

Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119733079>



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chairman:
The Honourable RON GHITTER

Tuesday, March 26, 1996
Tuesday, April 30, 1996

Issue No. 1

Organization meeting
and

First Proceedings on:

All matters related to the implementation and
application of the Act to accelerate the use of
alternative fuels for motor vehicles (previously S-7)

INCLUDING:
FIRST REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent des*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable RON GHITTER

Le mardi 26 mars 1996
Le mardi 30 avril 1996

Fascicule n° 1

Séance d'organisation
et

Premier fascicule concernant:

Suivi de toutes les questions liées à la mise
en vigueur et à l'application de la Loi visant à
promouvoir l'utilisation de carburants de
remplacement dans les véhicules motorisés
(antérieurement S-7)

Y COMPRIS:
PREMIER RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON LEGAL AND CONSTITUTIONAL AFFAIRS

The Honourable Ron Gitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan, P.C.	(or Berntson)
Carney, P.C.	Marchand, P.C.
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	Rompkey, P.C.
Hays	Spivak
Kirby	Taylor

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Taylor substituted for that of the Honourable Senator Bacon. (March 25, 1996)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES AFFAIRES JURIDIQUES ET CONSTITUTIONNELLES

Président: L'honorable Ron Gitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan, c.p.	(ou Berntson)
Carney, c.p.	Marchand, c.p.
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	Rompkey, c.p.
Hays	Spivak
Kirby	Taylor

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Taylor est substitué à celui de l'honorable sénateur Bacon. (Le 25 mars 1996)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Senate Journals* of Wednesday, March 27, 1996:

The Honourable Senator Berntson for the Honourable Senator Ghitter moved, seconded by the Honourable Senator DeWare:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to monitor all matters related to the implementation and application of the Act to accelerate the use of alternative fuels for motor vehicles (previously S-7); and

That the committee report to the Senate no later than June 21, 1996.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 27 mars 1996:

L'honorable sénateur Berntson, au nom de l'honorable sénateur Ghitter, propose, appuyé par l'honorable sénateur DeWare,

Que le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à suivre toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (antérieurement S-7); et

Que le comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 21 juin 1996.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 26, 1996

(1)

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9:00 a.m. this day, for the purpose of organization pursuant to Rule 88.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Berntson, Ghitter, Kenny and Rompkey.(4)

In attendance: The official reporters of the Senate.

The Clerk presided over the election of the Chairman

The Honourable Senator Kenny moved, — That the Honourable Senator Ghitter be elected Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

Senator Ghitter was invited by the Clerk of the Committee to take the Chair.

The Honourable Senator Rompkey moved, — That the Honourable Senator Kenny be elected Deputy Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny moved — That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chairman, the Deputy Chairman and one other member of the Committee to be designated after the usual consultation; that the Subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the Committee with respect to its agenda and procedure; that the Subcommittee be empowered to invite witnesses and schedule hearings; and that the Subcommittee report its decisions to the Committee.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Rompkey moved — That the Committee print 500 copies of its *Proceedings* and that the Chairman be authorized to adjust this number to meet demand.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny moved — That, pursuant to Rule 89, the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny moved — That, pursuant to Rule 104, the Chairman be authorized to report to the Senate, as the First Report of the Committee, expenses incurred by the committee in the last session.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 26 mars 1996

(1)

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, en vue d'organiser ses travaux conformément à l'article 88 du Règlement.

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Berntson, Ghitter, Kenny et Rompkey. (4)

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

La greffière préside à l'élection du président.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que l'honorable sénateur Ghitter soit président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le sénateur Ghitter est invité par la greffière du comité à occuper le fauteuil.

L'honorable sénateur Rompkey propose — Que l'honorable sénateur Kenny soit vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que le sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidence, de la vice-présidence et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage; que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme et à la procédure; que le sous-comité soit autorisé à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences; et que le sous-comité fasse rapport de ses décisions au comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Rompkey propose — Que le comité fasse imprimer 500 exemplaires de ses *Délibérations* et que la présidence soit autorisée à ajuster cette quantité en fonction des besoins.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport au Sénat, dans le Premier rapport du comité, des dépenses faites au cours de la dernière session.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

The Honourable Senator Kenny moved — That the committee ask the Library of Parliament to assign research officers to the committee; That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to negotiate the contracts and retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and That the Chairman, on behalf of the committee, direct the research staff in preparation of studies, analyses and summaries.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny moved — That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chairman or in the Chairman's absence, the Deputy Chairman; and that, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred on the Chairman, the Deputy Chairman, and the Clerk of the Committee.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny moved — That, pursuant to the Senate Guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for no more than two witnesses from any organization and payment will take place upon application.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny moved — That the Chairman of the committee asks permission of the Senate to permit coverage by electronic media of the public proceedings that the committee will wish to have covered.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny moved — That the committee develop a communication plan and submit it with its budget.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

It was agreed — That the committee, in cooperation with the Honourable Senator Carney, develop a communication plan to promote and publicize the Report entitled "Protecting places and people" which was produced by the committee last session.

The Honourable Senator Kenny moved — That the Chairman of the committee asks the Senate for a mandate to revisit Bill S-7 and that hearings be held April 16 and 23.

The question being put on the motion, it was —
Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Berntson informed the committee of a possible study on Devco.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement de lui assigner des attachés de recherche; que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à négocier les contrats et à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses et de résumés.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager des fonds du comité soit conférée à la présidence ou, en son absence, à la vice-présidence; et que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée à la présidence, à la vice-présidence ou au greffier du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que, conformément aux lignes directrices du Sénat gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser des dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un maximum de deux témoins d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que la présidence du comité demande au Sénat l'autorisation de télédiffuser les délibérations quand le comité le jugera bon.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que le comité élabore un plan de communication qui accompagnera sa demande d'autorisation budgétaire.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu — Que le comité, en collaboration avec l'honorable sénateur Carney, élabore un plan de communication pour promouvoir et publiciser le rapport intitulé «Protéger des milieux de vie» préparé par le comité la session dernière.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que la présidence du comité demande au Sénat de mandater celui-ci pour refaire l'examen du projet de loi S-7 et que les audiences aient lieu les 16 et 23 avril.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Berntson informe le comité qu'il pourrait y avoir une étude sur l'affaire Devco.

It was agreed — That the interested parties should present a plan of action on a possible study on Devco and present it to the Steering Committee.

It was agreed — That the Chairman of the committee write a letter to the Honourables Sheila Copps and Sergio Marchi to remind them of the commitment made to this Committee concerning amendments to be made to include "reporting to the Senate" to Bill C-83.

It was agreed — That the Chairman of the committee asks the Senate for a general mandate concerning energy, the environment and natural resources for the committee.

At 9:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, April 30, 1996

(2)

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9:00 a.m. this day, the Chairman, the Honourable Ron Ghitter, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Marchand, Spivak and Taylor. (7)

Other senator present: The Honourable Senator Nolin. (1)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From the Royal Canadian Mounted Police:

Frank A. Richter, A/Commr, Director, Finance and Supply;

Alfred A. Dupuis, A.OIC, Materiel & Services Management Branch;

Keith Paremain, OIC, Fleet Program Administration.

From the Department of National Defence:

Col. John Stewart, Direction of Transportation and Movement;

Dennis Umrysh, Director, Support Vehicle Program.

From Natural Resources Canada:

Neil MacLeod, Director General, Assets Management and Administrative Services Branch, Corporate Services Sector;

Bill Jarvis, Director General, Energy Efficiency Branch, Energy Sector.

From Correctional Service Canada:

Ernie Hughes, Head Assets Management;

Gerry R. Hooper, Assistant Commissioner, Technical and Information Management Services.

From BC Gas Utility Ltd.:

Il est convenu — Que les parties intéressées présentent au comité directeur un plan d'action sur une éventuelle étude sur Devco.

Il est convenu — Que la présidence du comité écrive aux honorables Sheila Copps et Sergio Marchi pour leur rappeler, à tous deux, l'engagement de faire modifier le projet de loi C-83 pour y prévoir l'obligation de présenter un rapport au Sénat.

Il est convenu — Que la présidence du comité demande au Sénat de lui donner un mandat général en matière d'énergie, d'environnement et de ressources naturelles.

À 9 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 30 avril 1996

(2)

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, sous la présidence de l'honorable Ron Ghitter. (président).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Marchand, Spivak et Taylor. (7)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Nolin. (1)

Présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De la Gendarmerie royale du Canada:

Frank A. Richter, commissaire directeur adjoint, Finances et approvisionnement;

Alfred A. Dupuis, officier responsable de la gestion des matériels et des services;

Keith Paremain, officier responsable de la gestion des parcs roulant et navigant.

Du ministère de la Défense nationale:

Col. John Stewart, Direction des transports et du mouvement;

Dennis Umrysh, directeur, Programme des véhicules de soutien.

Du Ressources naturelles Canada:

Neil MacLeod, directeur général, Direction de la gestion des biens et des services administratifs, Secteur des services intégrés;

Bill Jarvis, directeur général, Direction de l'efficacité énergétique, Secteur de l'énergie.

De Service correctionnel Canada:

Ernie Hughes, responsable de la gestion des achats;

Gerry R. Hooper, commissaire adjoint, Services techniques et de gestion de l'information.

De BC Gas Utility Ltd.:

Al Basham, Manager, Natural Gas for Vehicles (NGV).

From the Canadian Natural Gas Vehicles Alliance (CNGVA):

Michael McNeil, President and CEO.

From Centra Gas Manitoba Inc.:

Tom Bell, Vice-President, Marketing and Sales.

From Consumer Gas:

Perry Stover, Director and NGV Business Development.

The committee, in compliance with its Order of Reference dated Wednesday, March 27, 1996, proceeded to monitor all matters related to the implementation and application of the Act to accelerate the use of alternative fuels for internal combustion engines (previously S-7).

Mr. Hooper, Mr. MacLeod, Col. Stewart and Mr. Richter made statements and, together with the other witnesses, answered questions.

Mr. McNeil made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 11:40 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Al Basham, gestionnaire, Programme des véhicules au gaz naturel (PVGN).

De la Canadian Natural Gas Vehicles Alliance (CNGVA):

Michael McNeil, président-directeur général.

De Centra Gas Manitoba Inc.:

Tom Bell, vice-président, Commercialisation et ventes.

De Consumer Gas:

Perry Stover, directeur et responsable du Programme des véhicules au gaz naturel.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le mercredi 27 mars 1996, le comité assure le suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (antérieurement S-7).

MM. Hooper et MacLeod, le col. Stewart et M. Richter font une déclaration et, aidés des autres témoins, répondent aux questions.

M. McNeil fait une déclaration et, aidé des autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

TUESDAY, March 26, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

FIRST REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports pursuant to Rule 104, that the expenses incurred by the Committee during the First Session of the Thirty-fifth Parliament are as follows:

1. With respect to its examination and consideration of legislation:

Committee travel	\$ 41,388.68
Registration fees	15,022.34
Contract consulting	52,164.00
Hospitality	1,242.80
Miscellaneous	<u>1,209.00</u>
Total	\$ 111,026.82

2. With respect to its study on National Protected Areas:

Committee travel	\$ 56,819.30
Contract consulting	58,167.50
Hospitality	952.80
Miscellaneous	<u>83.50</u>
Total	\$ 116,023.10

The following expenses, incurred by the Committee, were charged to the budget of the Committees and Private Legislation Directorate:

Witnesses' expenses \$ 4,995.41

Your Committee heard from 186 witnesses and held 32 meetings during which it reviewed ten Bills (S-7, C-6, C-13, C-23, C-24, C-25, C-48, C-56, C-71, C-83); updated its study on the Synfuels Project; monitor all matters related to the implementation and application of the Act to establish a Federal Environment Assessment Process; completed a study on the AWOS system in tabling a report entitled "Pull up! Pull up!"; and undertook a major study of the policy options available to the Government to complete the network of pristine areas that represent Canada's natural regions and of the creation of a National Protected Areas Strategy and made recommendations thereon.

Your Committee travelled on a fact-finding mission to Washington, D.C., March 6 to 9, 1995 and, on its National Protected Areas mandate, travelled to Prairies sites, October 16 to 20, 1994; to British Columbia sites, March 20 to 24, 1995; and to Nova Scotia sites, May 8 to 11, 1995. The Committee sent delegations of members to fourteen major conferences.

RAPPORT DU COMITÉ

Le MARDI 26 mars 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été déferées, dépose, conformément à l'article 104 du Règlement, le relevé suivant des dépenses contractées à cette fin par le comité au cours de la première session de la trente-cinquième législature:

1. Relatif à son étude des mesures législatives:

Déplacements du comité	41 388.68 \$
Frais d'enregistrement	15 022.34
Experts-conseil à contrat	52 164.00
Hospitalité	1 242.80
Autres dépenses	<u>1 209.00</u>
Total	111 026.82 \$

2. Relatif à son étude sur la stratégie nationale des zones protégées:

Déplacements du comité	56 819.30 \$
Experts-conseil à contrat	58 167.50
Hospitalité	952.80
Divers	<u>83.50</u>
Total	116 023.10 \$

Les dépenses suivantes, encourues par le comité, ont été portées au budget de la Direction des comités et de la législation privée:

Dépenses des témoins 4 995.41 \$

Votre comité a entendu 186 témoins, tenu 32 séances pendant lesquelles il a revu dix projets de loi (S-7, C-6, C-13, C-23, C-24, C-25, C-48, C-56, C-71, C-83); a mis-à-jour son étude sur le projet Synfuels; a suivi toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale; a complété son étude sur les systèmes SAOT en présentant un rapport intitulé «Remontez! Remontez!»; et a effectué une étude majeure des options qui s'offrent au gouvernement pour réaliser une stratégie nationale des zones protégées et a fait des recommandations à ce sujet.

Votre comité s'est déplacé en mission d'étude à Washington (D.C.) du 6 au 9 mars 1994 et, pour son étude sur la stratégie nationale des zones protégées, aux sites des Prairies, du 16 au 20 octobre 1994; aux sites de la Colombie-Britannique, du 20 au 24 mars 1995; et aux sites de la Nouvelle-Écosse, du 8 au 11 mai 1995. Le comité a délégué des membres pour le représenter à quatorze conférences de grande envergure.

In all, your Committee issued twenty reports in relation to its work.

En tout votre comité a produit vingt rapports sur son travail.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président,

RONALD D. GHITTER,

Chairman

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 26, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 9:00 a.m., to organize the activities of the committee.

Ms Line Gravel, Clerk of the Committee: I see we have a quorum.

Honourable senators, as the clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of a Chairman.

Senator Kenny: I would like to nominate Senator Ghitter.

Ms Gravel: It is moved by the Honourable Senator Kenny that the Honourable Senator Ghitter be Chairman of the committee.

Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Ms Gravel: Carried.

Senator Ghitter, I would invite you to take the chair.

Senator Ron Ghitter (*Chairman*) in the chair.

The Chairman: Thank you, Senator Kenny, for the nomination.

Thank you for your support, senators. I know a number of our members are in Vancouver at the Globe '96 Conference.

At the outset, I would like to pay my respects to the Honourable Senator Carney, our past chairman, who did an outstanding job in many ways, directing us into new areas of concern, particularly relating to the environment. Senator Kenny's bill, passed in the last session, was very significant. I hope we continue to have an active committee, doing new things and moving on issues which are of interest to us. I have a number of ideas to share with the committee in that respect a little later.

The next item on the agenda is the election of the deputy chair.

Senator Rompkey: I move that Senator Kenny be the deputy chairman of the committee.

The Chairman: All in favour of that motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Kenny, it will be a pleasure working with you again.

May I have a motion regarding the Subcommittee on Agenda and Procedure?

Senator Kenny: I need some assistance from my whip as to who will be the third member of the steering committee.

Senator Hébert: I have no idea right now.

Senator Kenny: Then I move:

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 26 mars 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, en vue d'organiser ses travaux.

Mme Line Gravel, greffière du comité: Je constate qu'il y a quorum.

Honorables sénateurs, en tant que greffière du comité, il est de mon devoir de présider à l'élection d'un président.

Le sénateur Kenny: J'aimerais proposer le sénateur Ghitter.

Mme Gravel: Il est proposé par l'honorable sénateur Kenny que l'honorable sénateur Ghitter soit président du comité.

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Mme Gravel: La motion est adoptée.

Sénateur Ghitter, je vous invite à occuper le fauteuil.

Le sénateur Ron Ghitter (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Sénateur Kenny, je vous remercie d'avoir proposé mon nom.

Je tiens aussi à remercier les sénateurs de leur appui. Je sais que certains de nos membres sont à Vancouver, aujourd'hui, pour assister à la conférence Globe '96.

Au départ, j'aimerais rendre hommage à l'honorable sénateur Carney, présidente sortante, dont le travail remarquable, de plus d'une façon, nous a fait découvrir de nouvelles matières à réflexion, particulièrement dans le domaine de l'environnement. Le projet de loi proposé par le sénateur Kenny et adopté durant la dernière session a représenté une mesure très significative. J'espère que le comité continuera d'être aussi actif, qu'il n'hésitera pas à sortir des sentiers battus et à agir dans les dossiers qui nous intéressent. J'aurai, plus tard, quelques idées à partager avec le comité à cet égard.

Le point suivant à l'ordre du jour est l'élection d'un vice-président.

Le sénateur Rompkey: Je propose que le sénateur Kenny soit vice-président du comité.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Ce sera un plaisir de travailler à nouveau avec vous, sénateur Kenny.

Quelqu'un peut-il présenter une motion concernant le sous-comité du programme et de la procédure?

Le sénateur Kenny: Il faudrait que mon whip m'aide à choisir le troisième membre du comité directeur.

Le sénateur Hébert: Pour l'instant, je n'ai pas de nom à suggérer.

Le sénateur Kenny: Je propose par conséquent:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the Chair, the Deputy Chair and one other member of the Committee to be designated after the usual consultation;

That the Subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the Committee with respect to its agenda and procedure;

That the Subcommittee be empowered to invite witnesses and schedule hearings; and

That the Subcommittee report its decisions to the Committee.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

I need a motion to print committee *Proceedings*. Do we need 600 copies?

Ms Gravel: We have many requests from witnesses. We have a mailing list, including universities. At its peak, the list has about 490 names. We can easily reduce the number of copies needed to 500.

The Chairman: In the past, how many copies have we printed?

Ms Gravel: We printed 1,200 at one time.

Senator Rompkey: Would it be possible to simply provide proceedings on request? This could be a way to save some money.

Senator Kenny: I move:

That the Committee print 500 copies of its *Proceedings* and that the Chair be authorized to adjust this number to meet demand.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Kenny: I move:

That, pursuant to Rule 89, the Chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 7 on the agenda refers to financial reporting.

Senator Kenny: I do not understand this motion.

The Chairman: As I understand it, we have the costs and the expenses of the past.

Que le sous-comité du programme et de la procédure se compose de la présidence, de la vice-présidence et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage;

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme et à la procédure;

Que le sous-comité soit autorisé à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences; et

Que le sous-comité fasse rapport de ses décisions au comité.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

J'ai maintenant besoin d'une motion autorisant l'impression des *Délibérations* du comité. Avons-nous besoin de 600 exemplaires?

Mme Gravel: Nous recevons de nombreuses demandes de témoins. Nous avons aussi une liste d'envoi, qui comprend des universités. Lorsque la demande est à son plus fort, la liste comporte environ 490 noms. Nous pouvons facilement réduire le nombre d'exemplaires imprimés à 500.

Le président: Combien d'exemplaires faisons-nous imprimer auparavant?

Mme Gravel: Le tirage a déjà atteint 1 200.

Le sénateur Rompkey: Serait-il possible de simplement fournir le compte rendu sur demande? Nous pourrions ainsi réaliser des économies.

Le sénateur Kenny: Je propose:

Que le comité fasse imprimer 500 exemplaires de ses *Délibérations* et que la présidence soit autorisée à ajuster cette quantité en fonction des besoins.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Le sénateur Kenny: Je propose:

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

La septième motion à l'ordre du jour a trait au rapport financier.

Le sénateur Kenny: Je ne comprends pas cette motion.

Le président: Si j'ai bien compris, nous devons soumettre un relevé des coûts et des dépenses engagés au cours de la dernière session.

Senator Kenny: We must ratify those expenses.

The Chairman: That is my understanding.

Senator Kenny: That is our first report.

The Chairman: We will introduce it in the Senate for approval.

Senator Kenny: I move:

That, pursuant to Rule 104, the Chair be authorized to report to the Senate, as the First Report of the Committee, expenses incurred by the Committee in the last session.

The Chairman: Any discussion? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Item number 8 on the agenda refers to research staff.

Senator Kenny: I move:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to negotiate the contracts and retain the services of such experts as may be required by the work of the Committee; and

That the Chair, on behalf of the Committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses and summaries.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Kenny: Mr. Chairman, I would further move:

That we request authority from the chamber for this committee to televise its proceedings.

Then, if there is an event we want televised, we will not need to go back to the chamber, which may not even be sitting. I suggest we pass this motion now to receive the authority to televise our proceedings as the committee chooses.

The Chairman: Senator Kenny, it seems we have been through this before.

Senator Kenny: We need authority from the chamber to televise any of our proceedings. The committee has had this authorization in the past. The clerk can confirm that.

Ms Gravel: We have.

Senator Kenny: I consider this to be part of the boilerplate of getting a committee going. The authority is granted once, and that negates the need to go to the full chamber every time the committee hears something which it feels should be televised. This is not a requirement to televise; it simply gives us the authority to televise if we so choose.

Le sénateur Kenny: Nous devons ratifier ces dépenses.

Le président: C'est ainsi que je le comprends.

Le sénateur Kenny: C'est notre premier rapport.

Le président: Nous le soumettons à l'approbation du Sénat.

Le sénateur Kenny: Je propose:

Que, conformément à l'article 104 du Règlement, la présidence soit autorisée à faire rapport au Sénat, dans le Premier rapport du comité, des dépenses faites au cours de la dernière session.

Le président: A-t-on quelque chose à ajouter? Tous sont-ils d'accord avec cette motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Ce qui nous amène au huitième point à l'ordre du jour, soit au personnel de recherche.

Le sénateur Kenny: Je propose:

Que le sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à négocier les contrats et à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses et de résumés.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, je propose de plus:

Que nous demandions au Sénat l'autorisation de téléviser les délibérations du comité.

Ainsi, si nous désirons faire télédiffuser un événement, nous n'aurons pas besoin d'en faire la demande au Sénat, qui ne siégera peut-être même pas à ce moment-là. Je propose que nous adoptions la motion maintenant en vue d'être autorisés à faire télédiffuser nos délibérations quand nous le jugerons bon.

Le président: Sénateur Kenny, il me semble que nous avons déjà eu un tel débat.

Le sénateur Kenny: Il nous faut l'autorisation du Sénat pour faire télédiffuser nos délibérations. Le comité a, par le passé, eu cette autorisation. La greffière peut nous le confirmer.

Mme Gravel: C'est vrai.

Le sénateur Kenny: Pareille motion fait partie, selon moi, des motions d'usage adoptées lors de la séance d'organisation. L'autorisation est donnée une fois, ce qui évite d'avoir à la demander au Sénat chaque fois que le comité veut faire télédiffuser quelque chose. Cela ne veut pas dire que les délibérations seront télédiffusées; la motion nous confère simplement le pouvoir de le faire, si nous le jugeons bon.

Senator Berntson: Bill C-110, the veto bill, was an example of where this authority would have been useful. We did not pass such a motion to request authority for televising the committee, and the chamber was not in session when the hearings were held. Therefore, we could not televise.

Senator Kenny: Senator Kirby's committee got authority early on and receives terrific coverage on CPAC for much of its work.

The Chairman: That is a good idea.

Senator Rompkey: I agree with the motion to request authority to televise the proceedings.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Kenny: I would also move:

That the Committee develop a communications plan to be submitted with its budget.

We should endeavour to associate our communications plan with whatever work we choose to do over the course of the next year.

The Chairman: That is very appropriate. Any discussion? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

The next item on the agenda is number 9. Do I have a motion?

Senator Kenny: I move:

That, pursuant to section 32 of the Financial Administration Act, authority to commit funds be conferred on the Chair or, in the Chair's absence, the Deputy Chair; and

That, pursuant to section 34 of the Financial Administration Act, and Guideline 3:05 of Appendix II of the *Rules of the Senate*, authority for certifying accounts payable by the Committee be conferred on the Chair, the Deputy Chair, and/or the Clerk of the Committee.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 10 involves the travelling and living expenses of witnesses.

Senator Kenny: I move:

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the Committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for no more than two witnesses

Le sénateur Berntson: Le projet de loi C-110 concernant le droit de veto des régions était le parfait exemple d'une situation où il aurait été utile d'avoir cette autorisation. Nous n'avons pas adopté de motion à cet effet, et le Sénat ne siégeait pas lorsque nous avons tenu nos audiences. Par conséquent, nous n'avons pu faire télédiffuser ces délibérations.

Le sénateur Kenny: Le comité du sénateur Kirby a demandé l'autorisation au tout début, et la CPaC a retransmis une bonne partie de ses travaux.

Le président: C'est une excellente idée.

Le sénateur Rompkey: Je suis d'accord avec la motion demandant l'autorisation de faire télédiffuser les délibérations.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Le sénateur Kenny: Je propose également:

Que le comité élabore un plan de communication qui accompagnera sa demande d'autorisation budgétaire.

Il faudrait essayer d'élaborer un plan de communication qui cadre avec les travaux que nous choisirons d'exécuter dans l'année.

Le président: C'est une suggestion très pertinente. A-t-on quelque chose à ajouter? Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Nous passons au point 9 de l'ordre du jour. Quelqu'un veut-il faire une motion?

Le sénateur Kenny: Je propose:

Que, conformément à l'article 32 de la Loi sur la gestion des finances publiques, l'autorisation d'engager des fonds du comité soit conférée à la présidence ou, en son absence, au vice-président ou à la vice-présidente; et

Que, conformément à l'article 34 de la Loi sur la gestion des finances publiques, et à la directive 3:05 de l'annexe II du *Règlement du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée à la présidence, au vice-président ou à la vice-présidente et/ou à la greffière du comité.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

La dixième motion porte sur les frais de déplacement et de subsistance des témoins.

Le sénateur Kenny: Je propose:

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser des dépenses raisonnables de voyage et

from any one organization and payment will take place upon application.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Motion 11 refers to a time slot for regular meetings. Are these the same as the last committee?

Ms Gravel: Yes.

Senator Rompkey: So moved.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Kenny: I have two other matters. One is related to the report we worked on in the last session. We never really got any points for that work.

I would like the committee to consider developing a plan — either with you, Mr. Chairman, or with Senator Carney — for a coast-to-coast tour to publicize the report. We spent much time and money developing that report. It is on a fast-track to the Parliamentary Library right now. I would be happy to see some sort of arrangement where Senator Carney was on the road — if she is prepared to do so — for about a week covering all the major regions.

You are the chairman of the committee. You were on the steering committee then. It may be appropriate for you to do this. However, I believe this committee has an obligation to the last committee to see that the report is properly aired.

Senator Berntson: Do I understand there has been no distribution of that report?

Senator Kenny: There was distribution of it, but it was done by Senator Carney after Parliament rose. She and her staff mailed it out to universities and libraries. We all got a letter from her detailing that fact. Frankly, she did what she could with what she had. However, sending out a report to a library does not get you anything. You need badger the *Vancouver Sun* and the *Vancouver Province*, and you need to get on television there. Then you should go to Calgary and do the same with the *Calgary Herald* and the *Calgary Sun* and then work your way east to St. John's. That process would reflect credit upon the committee and upon the Senate for doing this work. If we do not do that, we may have wasted our time and effort.

The Chairman: I agree, Senator Kenny. Much effort and good material was put into that report. It would be a shame if this transition period after prorogation caused the committee report to receive no attention in the public eye.

If the motion is passed, perhaps I could discuss it with Senator Carney.

d'hébergement à un maximum de deux témoins d'un même organisme, après qu'une demande de remboursement a été présentée.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

La onzième motion précise l'horaire des séances régulières. Est-ce le même horaire qu'avait le comité antérieur?

Mme Gravel: Oui.

Le sénateur Rompkey: Je propose son maintien.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Le sénateur Kenny: J'aimerais aborder deux autres questions. L'une a trait au rapport auquel nous avons travaillé durant la dernière session. On n'a jamais vraiment reconnu notre travail à cet égard.

J'aimerais que le comité envisage la possibilité d'élaborer un plan — soit avec vous, monsieur le président, ou avec le sénateur Carney — de tournée pancanadienne en vue de faire connaître le rapport. Nous avons consacré beaucoup de temps et d'argent à sa rédaction. Une procédure accélérée est actuellement en cours pour le déposer à la Bibliothèque du Parlement. J'aimerais, si elle y est disposée, que le sénateur Carney puisse, pendant une semaine environ, visiter toutes les grandes régions.

Vous êtes le président du comité. Vous faisiez alors partie du comité directeur. Il conviendrait peut-être que ce soit vous qui le fassiez. Toutefois, notre comité a une obligation envers le comité antérieur de faire connaître son rapport.

Le sénateur Berntson: Cela signifie-t-il que le rapport n'a pas été distribué?

Le sénateur Kenny: Il a été distribué, mais par le sénateur Carney après l'ajournement. Elle et ses employés en ont envoyé des exemplaires par courrier aux universités et aux bibliothèques. Nous avons tous reçu d'elle une lettre nous en informant. En toute franchise, elle a fait ce qu'elle pouvait avec les moyens du bord. Cependant, envoyer le rapport à une bibliothèque n'accomplit pas grand-chose. Il faut attirer l'attention du *Vancouver Sun* et du *Vancouver Province* et il faut passer à la télévision là-bas. Ensuite, il faudrait se rendre à Calgary et faire la même chose au *Calgary Herald* et au *Calgary Sun*, et ainsi de suite, jusqu'à St. John's. Ainsi, le comité et le Sénat recevraient le crédit qui leur est dû pour ce travail. Si nous ne le faisons pas, nous aurons peut-être gaspillé inutilement notre temps et nos efforts.

Le président: Je suis d'accord avec vous, sénateur Kenny. Beaucoup d'efforts et de recherches ont été investis dans ce rapport. Il serait dommage qu'en raison de la prorogation, le rapport du comité ne reçoive pas l'attention qu'il mérite.

Si la motion est adoptée, je pourrais peut-être en discuter avec le sénateur Carney.

Senator Kenny: She was certainly the driving force behind the report.

The Chairman: If she would be willing to do that, I would be happy to consult her.

Senator Kenny: The committee should fund her and provide her with whatever assistance is appropriate to see that it happens correctly.

The Chairman: Is there any further discussion?

All in favour of the motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Kenny: The second item relates to Bill S-7, the alternative fuels bill, which received Royal Assent on June 22 of last year. The first hurdle, which requires the government to purchase 50 per cent of its new vehicles as alternative fuel vehicles, comes up in 12 months at the start of the next fiscal year.

I had hoped this committee would hold some hearings, four hours in total, consisting of four panels for one hour each. We would call back the auto manufacturers, the fuel suppliers, the fuel distributors and the fleet managers and ask them what has happened in the six months that have passed and what is scheduled for the 12 months before the first hurdle arrives. There must be some planning.

I would like to hear the president of the Treasury Board, who is responsible for the bill. He should explain the regulations passed by the government in relation to the bill and the efforts taking place in each department.

After that, I should like to hear about the planning of the fleet managers in the major departments: the RCMP, who have the largest fleet, 6,000 vehicles; the Department of Defence; and the parks department. I should then like to hear from the alternative fuel suppliers on whether they have had problems selling their products to the government and from the car manufacturers on their progress in developing alternative fuels.

We had commitments from about a dozen fuel suppliers to increase the refuelling infrastructure by between \$40 million and \$50 million if Bill S-7 was passed. The bill has passed, and it is time for them to respond. I would like to hear from a representative sample of them and ask what spending has been done, what refuelling stations have been built and how their plans are coming.

Hearings can be a useful tool to give the government a little poke. We want to let them know we are watching and that we want to know what progress has been made since we passed this bill. We want to let them know that we are still around. The principle of the Senate revisiting issues is useful to reinforce in the government's mind that, if they do not play ball with us, we can always come back to them. A committee hearing on the progress

Le sénateur Kenny: Elle a certes été l'âme du rapport.

Le président: Si elle était disposée à le faire, je serais heureux de la consulter.

Le sénateur Kenny: Le comité devrait financer cette tournée et lui offrir toute l'aide dont elle pourrait avoir besoin pour que le tout se déroule bien.

Le président: A-t-on quelque chose à ajouter?

Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Le sénateur Kenny: Le deuxième point a trait au projet de loi S-7 concernant les carburants de remplacement qui a reçu la sanction royale le 22 juin, l'an dernier. Le premier cap à franchir, selon lequel il faudra que la moitié des nouveaux véhicules achetés par le gouvernement consomment des carburants de remplacement, sera atteint dans douze mois, au début du nouvel exercice.

J'avais espéré que le comité tiendrait des audiences de quatre heures en tout, soit qu'il entende quatre comités d'experts pendant une heure chacun. Nous inviterions à nouveau les constructeurs d'automobiles, les fournisseurs et les distributeurs de carburant et les gestionnaires de parc automobile pour leur demander ce qui s'est fait durant les six derniers mois et ce qui est prévu pour les 12 mois à venir. Il faut qu'il y ait de la planification.

J'aimerais entendre le président du Conseil du Trésor, qui est responsable de l'application du projet de loi. Il faudrait qu'il explique le règlement d'application adopté par le gouvernement et les efforts déployés au sein de chaque ministère.

Par la suite, j'aimerais être renseigné au sujet de la planification faite par les gestionnaires du parc automobile des grands ministères: la GRC — qui a le plus important parc, soit 6 000 véhicules —, le ministère de la Défense et le ministère des Parcs. J'aimerais ensuite entendre le témoignage de fournisseurs de carburant de remplacement afin de savoir s'ils ont eu des difficultés à vendre leurs produits au gouvernement et le témoignage des constructeurs d'automobiles quant au progrès accompli dans la mise au point de carburants de remplacement.

Une douzaine environ de fournisseurs de carburant se sont engagés à injecter entre 40 et 50 millions de dollars de plus dans l'infrastructure de ravitaillement si le projet de loi S-7 était adopté. C'est maintenant fait. Il est temps pour eux de tenir parole. J'aimerais en rencontrer un échantillon représentatif pour leur demander quelles dépenses ont été engagées, quelles stations de ravitaillement ont été construites et à quel stade de réalisation en sont leurs plans.

La tenue d'audiences peut être utile pour attiser un peu l'ardeur du gouvernement. Nous voulons lui laisser savoir que nous l'avons à l'oeil et que nous voulons connaître les progrès accomplis depuis l'adoption du projet de loi. Nous voulons lui rappeler notre existence. Il est parfois utile que le Sénat refasse l'examen de certaines questions afin de rappeler au gouvernement que, s'il n'observe pas les règles du jeu, nous pouvons toujours y

of a certain bill can be an encouragement to bureaucrats and the ministry to ensure that the bill is a success.

The Chairman: I have not heard of that being done in the past, where the Senate would revisit a bill it previously passed to see what is happening. Help on that.

Senator Kenny: Senator Kelly struck a special committee on terrorism about eight years ago. I was a committee member. We had six months of hearings and came up with a set of what I thought were pretty good recommendations. We heard from police and other witnesses who came and nodded their approval. This was after the Turkish embassy incident, the nearby driveway assassination of a diplomat in the late 1980s and the Air India crash. We were becoming increasingly concerned about terrorism in Canada.

We issued a report and nothing happened. About a year later, Senator Kelly had had enough. He rose in the Senate and asked for authority to strike the committee again. We struck the committee and re-called all the turkeys. When they came back, they came back with results. The vast majority of the committee's recommendations were implemented only when they realized that the committee was still watching and not simply content to file its report in the library.

The Chairman: That was a report as distinct from a bill. Is there precedent on a bill where this has been done?

Senator Kenny: I am advised that the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce has come back to look at legislation.

This is not in direct answer to your question, Mr. Chairman, but in talking to a couple of ministers involved in the bill, their reaction was initially that such a review would be a pain for them. Then they changed their reaction to say that a review might get things moving better. I have not heard anyone say that the idea is a waste of time.

Senator Rompkey: It seems to me to be a good idea. People will sit on their hands unless they are prodded. I cannot think off the top of my head of instances where committees have re-formed to revisit specific bills. However, a committee would normally build into its agenda unfinished work from previous reports. The idea of review is not unknown to us. It is a good idea.

Senator Berntson: As a procedural question, do we have the authority to do that ourselves, or do we need something from the house?

Senator Kenny: We need a reference. That is why I am bringing it up now. In the letter that I wrote to the new members of the committee, I suggested April 2 and 9, but those dates are too soon, and Easter will likely interfere with the sitting. I

revenir. La tenue d'audiences sur l'évolution de certains projets de loi peut inciter les bureaucrates et le ministère à travailler avec un peu plus d'ardeur au succès de l'entreprise.

Le président: Que je sache, le Sénat n'a jamais auparavant réexaminer un projet de loi antérieurement adopté pour voir où en était son application. Éclairez-moi.

Le sénateur Kenny: Le sénateur Kelly a formé un comité spécial d'examen du terrorisme, il y a environ huit ans. J'en faisais partie. Pendant six mois, nous avons tenu des audiences qui ont abouti à une série de recommandations, à mon avis plutôt bonnes. Nous avons entendu les témoignages de policiers et d'autres témoins qui ont manifesté leur appui. Ces audiences ont eu lieu après l'assassinat d'un diplomate turc à une intersection pas loin d'ici, vers la fin des années quatre-vingt, et après l'écrasement de l'avion d'Air India. On se préoccupait de plus en plus du terrorisme au Canada.

Nous avons rédigé un rapport auquel on n'a jamais donné suite. Un an plus tard environ, le sénateur Kelly en avait eu assez. Il a demandé au Sénat l'autorisation de remettre le comité sur pied. Nous avons obtenu l'autorisation et nous avons réinvité à témoigner tous les gaffeurs. Lorsqu'ils ont comparu à nouveau, ils avaient des résultats à nous présenter. La grande majorité des recommandations faites par le comité n'a été mise en oeuvre que lorsqu'ils se sont rendu compte que le comité continuait de les avoir à l'oeil, qu'il ne se contenterait pas simplement de déposer son rapport à la Bibliothèque.

Le président: Il s'agissait d'un rapport, plutôt que d'un projet de loi. Un comité a-t-il déjà procédé ainsi dans le cas d'un projet de loi?

Le sénateur Kenny: Le comité sénatorial permanent des banques et du commerce aurait, paraît-il, réexaminé une loi.

Ce que je vais dire ne répond pas directement à votre question, monsieur le président, mais, lorsque je me suis entretenu avec quelques ministres ayant travaillé à ce projet de loi, leur réaction initiale a été qu'un tel examen leur serait pénible. Puis, ils se sont ravisés, affirmant qu'il permettrait peut-être d'accélérer les choses. Aucun ne m'a dit que cette idée ne rimerait à rien.

Le sénateur Rompkey: Cela me semble une bonne idée. À moins qu'on ne les pousse, les gens se cantonnent dans l'immobilisme. À pied levé, je ne puis vous donner d'exemples de comité rétabli pour revoir des projets de loi précis. Cependant, un comité intégrerait habituellement dans son programme les travaux qui n'ont pas été menés à terme dans des rapports précédents. L'idée d'un réexamen ne nous est pas inconnue. Elle me plaît.

Le sénateur Berntson: Question de procédure: avons-nous le pouvoir de faire cela par nous-mêmes ou devons-nous obtenir un ordre de renvoi du Sénat?

Le sénateur Kenny: Nous avons besoin d'un ordre de renvoi. C'est pourquoi j'aborde la question maintenant. Dans la lettre que j'ai envoyée aux nouveaux membres du comité, je proposais comme dates les 2 et 9 avril. Toutefois, le délai n'est pas assez

suggest April 16 and 23 to give us more time to contact witnesses.

Having said that, I do not know how long the Senate will be sitting. Senator Berntson would know better than most, but my guess is that we would adjourn this week. If that is the case and the committee agreed, it would be helpful this week to request a Senate reference to revisit Bill S-7.

Do you expect us to be sitting next week?

Senator Berntson: My guess is no, but I simply do not know.

Senator Kenny: If we had a reference this week, we could get to work on it. I am asking the committee to give about four hours of sitting time to this. I do not see any legislation coming down the pike right now. I am suggesting that we do this in the first couple of weeks after the Easter break.

Senator Rompkey: The other point to be made is that this bill is unique. There are no shades of uniqueness, I suppose, but I cannot recall another instance where this sort of thing was done. Maybe Senator Kenny can because he has been in the Senate longer.

Senator Kenny: Three bills of a substantive nature have come from the Senate in the past 30 years. One was Senator Nurgitz' bill regarding consanguinity, the marrying of cousins; one was Senator Frith's on renaming an aspect of the CNR; and then there is this bill.

Senator Rompkey: A renaming bill is not as significant as actually getting the government to move to significant savings through alternative fuels. That particular bill was significant. I cannot recall another bill from a senator that achieved that much change. It is a landmark in that respect.

There is a wider issue here, too, which is the Senate itself. It would be a good thing for us to accentuate the positive and eliminate the negative. This is a chance to accentuate what is positive in the Senate.

The Chairman: In a reference, do we need to state dates? We could work that out.

Senator Kenny: No, we do not need to state dates. The reference would say that the committee wishes to revisit Bill S-7 to review its progress to date. The clerk would give us the exact words.

The Chairman: All in favour of Senator Kenny's motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

Senator Berntson: My colleague Senator Graham and I spend a great deal of time trying to manage this place as efficiently as possible. That means, in addition to other things, trying to spread

long, et le congé de Pâques nous empêchera probablement de siéger. Je propose donc les 16 et 23 avril afin de nous donner le temps de communiquer avec des témoins.

Cela étant dit, j'ignore combien de temps siégera le Sénat. Le sénateur Berntson le saurait mieux que la plupart d'entre nous. Cependant, je parie que nous ajournerons cette semaine. Si c'est le cas et que le comité est d'accord, il serait utile de demander au Sénat dès cette semaine de nous mandater pour refaire l'examen du projet de loi S-7.

Croyez-vous que nous siégerons la semaine prochaine?

Le sénateur Berntson: Je suppose que non, mais c'est une simple supposition.

Le sénateur Kenny: Si on nous donnait un ordre de renvoi cette semaine, nous pourrions commencer nos travaux immédiatement. Je demande au comité de réserver environ quatre heures de séance à cette question. Nous n'avons pas de projet de loi en vue dans l'immédiat. Je propose que nous fassions cela durant les quelques semaines qui suivront le congé de Pâques.

Le sénateur Rompkey: Autre point, le projet de loi est unique. On ne peut pas faire de nuances en matière d'unicité, je suppose, mais, que je sache, pareille chose ne s'est jamais fait. Le sénateur Kenny se rappelle peut-être un autre cas, car il est au Sénat depuis plus longtemps.

Le sénateur Kenny: Au cours des 30 dernières années, trois projets de loi substantifs ont été déposés par des sénateurs. L'un était celui du sénateur Nurgitz concernant les liens de consanguinité, le mariage entre cousins; le deuxième était celui du sénateur Frith visant à changer l'appellation d'une division du CNR; et le troisième, le projet de loi à l'étude.

Le sénateur Rompkey: Un projet de loi visant à changer une appellation n'a pas autant d'importance que de faire réaliser au gouvernement de véritables économies en adoptant des carburants de remplacement. Ce projet de loi était significatif. Je ne me rappelle pas qu'un sénateur ait déposé un autre projet de loi préconisant un changement aussi important. À cet égard, il s'agit d'une loi historique.

Ce débat donne lieu à une autre question, plus générale, soit le Sénat comme tel. Nous aurions intérêt à mettre en valeur le positif et à éliminer le négatif. Voici une occasion de mettre en valeur l'utilité du Sénat.

Le président: Dans l'ordre de renvoi, faut-il préciser des dates? Nous pourrions régler cela par après.

Le sénateur Kenny: Non, cela n'est pas nécessaire. L'ordre de renvoi prévoirait que le comité souhaite refaire l'examen du projet de loi S-7 afin d'en connaître l'évolution. La greffière pourrait nous en fournir le libellé exact.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion du sénateur Kenny?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Le sénateur Berntson: Le sénateur Graham, mon collègue, et moi consacrons beaucoup de temps à essayer d'administrer cette Chambre le plus efficacement possible. Cela signifie, entre autres

the workload around to the various committees. As you know, some things fit better in some committees than others. Certain issues can easily be moved to fit in a number of committees.

One such issue on the horizon is the Devco issue raised by Senator Murray recently in the Senate. There has been much discussion and interest by senators such as Senator MacEachen. I do not know what else is coming down the pike for this committee early in the game, but this issue could be described as a social question; it could be described as an energy question. Others are trying to describe it as a finance question. However, those other committees have quite a bit of work over the next several weeks.

What is the view of this committee? What type of load do you anticipate? Would you have time for a quick, in-depth study of the Devco issue? A solid review should be completed in two or three weeks.

The Chairman: That is not a bill as much as it is an examination of an issue; is that it?

Senator Berntson: That is my understanding.

Senator Kenny: Does someone have an outline or a proposal for witnesses? Would there be 10 witnesses or 30 witness?

Senator Berntson: That is not in place yet, but I am sure it is being worked on.

Senator Kenny: Who are the brains behind this?

Senator Berntson: The main man is Senator Lowell Murray.

Senator Kenny: Perhaps he can give us an outline of what would be involved.

The Chairman: Does this arise from a motion made by Senator Murray?

Senator Berntson: Yes. Senator Murray put down his inquiry on Wednesday, March 20.

The Chairman: Was the essence of that motion to request a study be undertaken by the Senate?

Senator Berntson: There was some discussion on Senator Murray's inquiry relative to the situation at Devco. Reference has not yet been made to a committee, but there was agreement on the floor between Senator Murray and Senator MacEachen that that would be a good route to take having once identified which committee would have the best fit and the quickest turnaround.

The Chairman: Senator Kenny has suggested the possibility of getting more information. Then our steering could look at it, give you input and see how suitable would be for this committee to undertake such a study. Could we take it on that basis and examine it further?

Senator Berntson: I would see no problem.

The Chairman: From a workload point of view, other than Bill S-7, we may get the bill regarding MMT. There is much

choses, qu'il faut essayer de bien répartir la charge de travail parmi les divers comités. Comme vous le savez, certains comités conviennent mieux à l'étude de questions particulières que d'autres. Par contre, certaines questions se prêtent plus facilement à l'étude de plusieurs comités.

Une de ces questions est l'affaire Devco dont a parlé le sénateur Murray récemment, au Sénat. Des sénateurs comme le sénateur MacEachen en discutent beaucoup, et la question les intéresse. J'ignore ce que l'avenir immédiat réserve au comité, mais cette question pourrait relever du domaine social comme du domaine énergétique. D'autres tentent d'en faire une question de finances. Toutefois, ces autres comités ont déjà beaucoup à faire au cours des prochaines semaines.

Qu'en pense le comité? Quelle charge de travail prévoyez-vous? Auriez-vous le temps de faire une étude fouillée mais rapide de l'affaire Devco? Il faudrait que cette étude s'effectue en deux ou trois semaines.

Le président: Il n'est pas tant question d'un projet de loi que d'une question à examiner, n'est-ce pas?

Le sénateur Berntson: C'est ainsi que je le conçois.

Le sénateur Kenny: Quelqu'un a-t-il des témoins à proposer? Entendrait-on 10 ou 30 témoins?

Le sénateur Berntson: Ce n'est pas le lieu pour en discuter tout de suite, mais je suis certain qu'on y travaille.

Le sénateur Kenny: Qui a eu cette idée?

Le sénateur Berntson: L'idée vient essentiellement du sénateur Lowell Murray.

Le sénateur Kenny: Il peut peut-être nous donner une idée de ce qu'engage l'étude.

Le président: Le sénateur Murray a-t-il présenté une motion à cet effet?

Le sénateur Berntson: Oui. Le sénateur Murray a déposé sa demande le mercredi 20 mars.

Le président: Cette motion a-t-elle pour principal objet de demander l'exécution d'une étude par le Sénat?

Le sénateur Berntson: On a discuté de la demande du sénateur Murray au sujet de la situation à Devco. La question n'a pas encore été renvoyée à un comité, mais le sénateur Murray et le sénateur MacEachen se sont mis d'accord, au Sénat, pour dire que ce serait une bonne façon de procéder, une fois que l'on aura décidé quel comité est le plus en mesure d'étudier rapidement la question.

Le président: Le sénateur Kenny a fait miroiter la possibilité d'obtenir plus de renseignements. Notre comité directeur pourrait alors examiner cette question, vous donner son avis et voir à quel point une telle étude conviendrait au comité. Pouvons-nous faire cela et y réfléchir davantage?

Le sénateur Berntson: Je n'y vois pas d'inconvénient.

Le président: Du strict point de vue de la charge de travail, mis à part le projet de loi S-7, nous pourrions être chargés d'examiner

controversy around that bill, from what I read, but it may never come back.

Senator Kenny: He has a month to make up his mind. I have asked him, and he said he will take his month.

The Chairman: I will raise other matters for action by this committee. Perhaps we could take it on that basis for now. Senator Kenny, the third subcommittee member and I will discuss those things.

Are we all right on that, Senator Berntson?

Senator Berntson: Yes.

Senator Kenny: I have another motion to place before the committee, Mr. Chairman: I move:

That the Committee write letters to Sheila Copps and to Sergio Marchi reminding them both of the commitment made by Mrs. Copps as Deputy Prime Minister and Minister of the Environment to amend Bill C-83 to include reporting to the Senate.

Minister Copps, sitting right there, made that commitment to us. We were concerned about her switching portfolios. The letter should say that we still hold her personally to her commitment as Deputy Prime Minister. We should also write to Mr. Marchi and say that this commitment was made on behalf of his government and that we expect him to fulfil it on behalf of his government.

We can offer to have the bill to amend C-83 introduced in the House of Commons or in the Senate. One way or another, that commitment to this committee and to the Senate has not been fulfilled. That bill was passed on the condition that we would be part of the reporting procedure in the future.

The Chairman: Is that a motion?

Senator Kenny: That is a motion, giving you authority or asking you to make that communication.

The Chairman: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Carried.

We will draft the letter first and let you look at it before we send it on, Senator Kenny.

Senator Kenny: I am in favour of a firm letter, Mr. Chairman.

The Chairman: Those are the best.

Senator Rompkey: Will we lose a quorum if I leave? I need to be in the social affairs committee shortly.

The Chairman: There are no further motions. We will have some general discussion.

le projet de loi concernant l'essence contenant du MMT. Ce projet de loi soulève beaucoup de controverse, d'après ce que j'ai lu, mais il se peut qu'il ne nous soit jamais renvoyé.

Le sénateur Kenny: Il a un mois pour se décider. Je lui ai posé la question, et il a dit qu'il prendrait tout le mois pour y réfléchir.

Le président: Je proposerai d'autres questions à faire étudier par le comité. Pour l'instant, nous pourrions nous contenter d'examiner la possibilité. Sénateur Kenny, le troisième membre du sous-comité et moi-même en discuterons.

Sommes-nous d'accord là-dessus, sénateur Berntson?

Le sénateur Berntson: Oui.

Le sénateur Kenny: J'ai une autre motion à déposer devant le comité, monsieur le président. Je propose:

Que le comité écrive à Sheila Copps et à Sergio Marchi pour leur rappeler, à tous deux, l'engagement pris par Mme Copps, en tant que vice-première ministre et ministre de l'Environnement, de faire modifier le projet de loi C-83 pour y prévoir l'obligation de présenter un rapport au Sénat.

La ministre Copps nous a fait cette promesse ici même. Le fait qu'elle ait changé de portefeuille nous inquiète. Nous devrions préciser dans la lettre que nous continuons de la tenir personnellement responsable de l'engagement qu'elle a pris en tant que vice-première ministre. Nous écrirons également à M. Marchi pour lui dire que cet engagement a été pris au nom du gouvernement et que nous nous attendons donc qu'il tiendra parole.

Nous pouvons leur donner le choix de faire déposer le projet de loi visant à modifier le projet de loi C-83 soit à la Chambre des communes, soit au Sénat. Quoiqu'il en soit, l'engagement pris envers notre comité et le Sénat n'a pas été respecté. Ce projet de loi a été adopté à la condition qu'à l'avenir, un compte rendu nous soit fait.

Le président: Est-ce une motion?

Le sénateur Kenny: C'est une motion vous donnant l'autorisation d'envoyer cette lettre ou vous demandant de le faire.

Le président: Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter la motion?

Des voix: Oui.

Le président: La motion est adoptée.

Nous rédigerons d'abord une ébauche que vous pourrez examiner avant son envoi, sénateur Kenny.

Le sénateur Kenny: J'opterais pour une attitude ferme, monsieur le président.

Le président: C'est toujours la meilleure.

Le sénateur Rompkey: Y aura-t-il encore quorum, si je pars? Je dois me rendre à la réunion du comité des affaires sociales sous peu.

Le président: Il n'y a plus de motion. Ce sont des délibérations d'ordre général.

I would like this committee to get back into the energy sector. I have had a discussion with David Manning, the executive president of CAPP, at a dinner for Paul Martin in Calgary last week. As a result, it may be useful if the committee went to Calgary, met with CAPP and looked at present and future issues. They would be happy to entertain us. Perhaps we can go up to Fort McMurray and take a look. There is much renewed interest by the government in Fort McMurray.

Perhaps we could renew our profile in the energy sector. I do not know that there are specific issues out there, but it seems they want to tell us about what is going on. It seems appropriate, if this committee is of that mind, to we organize a trip out west to meet with officials in the oil and gas sector to see what they are facing and what their prognosis is for the future. If there are issues we should investigate, issues which may in the long term be relevant, then we can spend time looking into them. I wanted to get the view of this committee on whether that makes sense and whether we should explore it. I know we would be welcome.

Senator Kenny: It makes terrific sense. I see it as a fact-finding trip to bring the committee up to speed. I do not think there are any burning issues in the oil patch now in relation to Ottawa, but, having said that, the committee in general is out of touch with the industry. To go back and hear the views of people out west about the interesting changes that have taken place over the last five years, including the trip to Fort McMurray, would be very attractive.

If I were to tag something onto that, it may also be useful to look at California and the market down there. It has been a while since we visited that area. Over the past decade, this committee has made two trips to Sacramento and San Francisco with a view to finding the root of the problems with Canada's major gas market. Those things are coming into place. Having said that, California will continue to be our major purchaser in the foreseeable future.

In the past, the committee has found it to be an enlightening experience to discover the direction of that market and the direction of the environmentalists who are active in Sacramento. What happens there is usually about a decade ahead of what happens here. I do not know whether it could be done as part of the same trip or as a separate trip, but there is a direct flight out of Calgary. That may be the most economical plan.

The Chairman: Let us pursue that. We would be welcome if we were seen out there. The industry seems to like the idea very much. The board of governors of CAPP would meet with us.

Senator Kenny: Would we also call individual companies? Would we hear from some majors, some juniors and some intermediates? Would we look for a balance between gas producers and oil producers, or would we just settle for the board of CAPP?

J'aimerais que le comité en revienne aux questions énergétiques. Je me suis entretenu avec David Manning, président exécutif de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, lors d'un dîner donné en l'honneur de Paul Martin à Calgary, la semaine dernière. Il serait peut-être utile que le comité se rende à Calgary, qu'il rencontre des dirigeants de l'association pour examiner des questions actuelles et futures. Ceux-ci seraient heureux de nous recevoir. Nous pouvons peut-être visiter Fort McMurray. Le gouvernement manifeste à nouveau beaucoup d'intérêt pour Fort McMurray.

Nous pourrions peut-être rafraîchir nos connaissances sur le secteur énergétique. J'ignore s'il y a des questions précises à résoudre là-bas, mais il me semble qu'on veut nous mettre au courant de ce qui se passe. Il conviendrait, je crois, si le comité est d'accord, que nous organisions un voyage dans l'Ouest afin de rencontrer des dirigeants du secteur pétrolier et gazier pour savoir à quoi ils font face et ce qu'ils prévoient. S'il y a des questions que nous devrions étudier, questions qui pourraient peut-être à long terme être pertinentes, nous pourrions les approfondir. J'aimerais savoir si cela semble logique au comité et si nous devons envisager cette possibilité. Je sais que nous serions les bienvenus.

Le sénateur Kenny: C'est tout à fait sensé. Il s'agirait d'une mission d'étude durant laquelle le comité se mettrait au fait. Je ne crois pas qu'il y ait de dossier chaud dans ce secteur en ce qui concerne le gouvernement fédéral, mais cela étant dit, le comité n'est plus très au courant, en règle générale, de ce qui se passe dans l'industrie. Aller là-bas, dans l'Ouest, et entendre ce qu'ont à dire les gens concernant les changements survenus depuis cinq ans, y compris une visite à Fort McMurray, serait très intéressant.

Ne serait-il pas utile, également, d'y greffer un voyage en Californie pour étudier le marché là-bas. Il y a une belle lurette que nous n'avons pas visité cette région. Durant la dernière décennie, le comité a fait deux voyages, un à Sacramento et un autre à San Francisco, pour trouver les racines du mal qui ronge les principaux débouchés du gaz canadien. Les choses semblent vouloir se tasser, sur ce front. Cela étant dit, la Californie continuera d'être notre principal acheteur dans l'avenir prévisible.

Dans le passé, le comité a trouvé enrichissant de voir vers quoi se dirigeaient le marché et les environnementalistes actifs à Sacramento. Ce qui se passe dans cette ville se reproduit habituellement ici, dix ans plus tard. J'ignore si l'on peut s'y rendre dans le cadre du même voyage ou s'il faut en faire un autre, mais il y a un vol direct à partir de Calgary. Ce serait peut-être la façon la plus économique de procéder.

Le président: Réfléchissons-y. On nous ferait bon accueil là-bas. L'idée semble plaire énormément à l'industrie. Les dirigeants de l'association nous rencontreraient.

Le sénateur Kenny: Rencontrerions-nous aussi des chefs d'entreprise? Entendrions-nous des porte-parole de grandes sociétés, de petites entreprises et de certains intermédiaires? Essayerions-nous d'accorder autant de temps aux producteurs de gaz qu'aux producteurs de pétrole ou nous contenterions-nous uniquement de rencontrer les dirigeants de l'association?

The Chairman: While we are out there, I think we should meet with the various parties. There are different hierarchies in the oil and gas sector. Certain individuals would be interested in meeting with us, such as Ted Newell.

There is a great internationalization going on in Calgary right now. Companies like Nova are going into Argentina. Interesting issues flow from that.

Senator Kenny: Ian Doig has always been an interesting witness for us. He always has pointed views.

The Chairman: I just heard them two days ago, as we were sitting on bikes beside each other.

We will work that out in our steering committee.

Senator Kenny: What sort of timing do you have in mind, Mr. Chairman?

The Chairman: I do not have any idea at this point in time, but perhaps within the next three months.

Senator Kenny: Are you speaking of May?

The Chairman: Yes.

Senator Kenny: Will you ask for a reference this week?

The Chairman: I had not thought that through, Senator Kenny. While we are asking for the references, perhaps we should just do it.

Senator Kenny: My view is that we should ask for a reference that includes this and other such matters that come to the attention of the committee. I am always in favour of having a broad reference from the chamber.

Senator Ghitter: The clerk and I discussed a mandate to examine issues relating to the oil and gas sector and the environment as we determine them.

Senator Kenny: The fear is, as Senator Berntson said, when the chamber is not sitting and a hot issue comes up, we want to get onto it right away. We need a catch-all to give us authority to act as quickly as we can.

The Chairman: This morning our clerk gave me a mandate so broad you could put a kitchen sink into it. I said to the clerk that it might be too broad.

Senator Kenny: It is difficult to find a mandate which is too broad.

Senator Berntson: If the mandate is broad enough, you could go to Great Britain and look at mad cow disease.

Senator Kenny: We could even study Devco.

The Chairman: Senator Spivak sent a letter to our clerk regarding two items. As a last matter, we should take a look at this letter. When I read it, I thought the first item would be of great interest to us.

Le président: Tant qu'à s'y rendre, autant rencontrer les diverses parties. La hiérarchie n'est pas la même dans le secteur pétrolier que dans le secteur gazier. Certaines personnes aimeraient nous rencontrer, par exemple Ted Newell.

Il y a un fort mouvement de mondialisation à Calgary, en ce moment. Des entreprises comme Nova s'installent en Argentine. Cela soulève des questions intéressantes.

Le sénateur Kenny: Ian Doig a toujours été un témoin intéressant. Il a toujours des propos lourds de sens.

Le président: J'ai justement entendu ses propos, il y a deux jours, puisque lui et moi avons fait du vélo ensemble.

Nous en discuterons à la réunion du comité directeur.

Le sénateur Kenny: Quelle sorte de calendrier projetez-vous, monsieur le président?

Le président: Je n'y ai pas encore réfléchi, mais nous pourrions peut-être faire ce voyage à un moment donné au cours des trois prochains mois.

Le sénateur Kenny: Le mois de mai serait une possibilité?

Le président: Oui.

Le sénateur Kenny: Demanderez-vous un ordre de renvoi au Sénat cette semaine?

Le président: Je n'avais pas réfléchi à toute cette question, sénateur Kenny. Puisque nous demandons des ordres de renvoi, autant le faire tout de suite.

Le sénateur Kenny: À mon avis, il faudrait demander un ordre de renvoi qui prévoit ce voyage et d'autres questions du genre qui seront portées à l'attention du comité. Je suis toujours en faveur d'un ordre de renvoi général du Sénat.

Le sénateur Ghitter: La greffière et moi avons discuté d'un mandat nous autorisant à examiner des questions liées aux secteurs pétrolier et gazier et à l'environnement, comme nous le jugeons bon.

Le sénateur Kenny: Comme l'a mentionné le sénateur Berntson, on craint que, si le Sénat ne siège pas et que survient un dossier chaud, nous ne puissions en amorcer l'étude tout de suite. Nous avons besoin d'un mandat polyvalent qui nous donne l'autorisation d'agir le plus rapidement possible.

Le président: Ce matin, la greffière m'a soumis un texte de mandat si vaste que c'est presque un fourre-tout. J'ai d'ailleurs dit à la greffière qu'il était peut-être trop général.

Le sénateur Kenny: Il est difficile d'avoir un mandat trop général.

Le sénateur Berntson: Si le mandat est suffisamment général, vous pourriez vous rendre en Grande-Bretagne pour étudier la maladie de la vache folle.

Le sénateur Kenny: Nous pourrions même étudier l'affaire Devco.

Le président: La sénateur Spivak a écrit à notre greffière à deux sujets. Je propose qu'avant de lever la séance, nous examinions cette lettre. Lorsque je l'ai lue, j'ai pensé que le premier point soulevé vous intéresserait vivement.

Senator Kenny: This could be done over a Wednesday lunch.

The Chairman: I thought it would be interesting to hear from Ms Comeau. The second issue is much broader.

You spent a lot of time looking into that particular issue, Senator Kenny. Perhaps we could talk further about that.

Senator Kenny: It does not attract my personal interest.

The Chairman: Nor mine.

Senator Kenny: Perhaps we could put it to the full committee.

The Chairman: We will ask if other members have a large interest.

On the first point, I suggest we make arrangements to have Ms Comeau come and talk to us in that regard. The second issue will be brought forward at our next meeting.

If there is nothing else, the committee stands adjourned.

The committee adjourned.

Le sénateur Kenny: Nous pourrions le faire durant un déjeuner du mercredi.

Le président: J'ai cru qu'il serait intéressant d'entendre l'avis de Mme Comeau. La deuxième question est beaucoup plus générale.

Vous avez consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question particulière, sénateur Kenny. Nous pourrions peut-être en discuter davantage.

Le sénateur Kenny: La question n'éveille pas mon intérêt personnel.

Le président: Ni le mien.

Le sénateur Kenny: Nous pourrions peut-être soumettre la question à tous les membres du comité.

Le président: Nous demanderons aux autres membres si la question les intéresse suffisamment.

Pour ce qui est du premier point soulevé dans la lettre, je propose que nous nous organisions pour entendre ce qu'a à nous dire Mme Comeau. Quant au second point, il en sera question à la prochaine séance du comité.

L'ordre du jour étant épuisé, le comité s'ajourne.

La séance est levée.

Ottawa, Tuesday, April 30, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 9:00 a.m. to consider its order of reference on the monitoring of all matters related to the implementation and application of the the Alternative Fuels Act.

Senator Ron Ghitter (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Good morning, honourable senators. As this is the first meeting of the Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, I am sorry that, owing to illness, Senator Kenny could not be with us, since he was the prime mover of this legislation and is deeply committed to it. It was at his urging that the committee decided to meet again in order to examine the situation that has evolved since the legislation became law.

I understand that each of the witnesses this morning will make a five-minute presentation. After that, if it is the wish of the committee, we can then ask questions. Assuming that is acceptable, I would ask the witnesses to introduce themselves. I have no preference as to who begins, but possibly we could start on the left with Correctional Services Canada.

Mr. Gerry R. Hooper, Assistant Commissioner, Technical and Information Management Services, Correctional Service Canada: Honourable senators, my name is Gerry Hooper. With me today is Mr. Ernie Hughes, our assets management head.

Ottawa, le mardi 30 avril 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 9 heures pour examiner son ordre de renvoi consistant à assurer un suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (antérieurement S-7).

Le sénateur Ron Ghitter (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Bonjour, honorables sénateurs. Comme il s'agit de la première séance du comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, je regrette que le sénateur Kenny, qui est malade, ne puisse être avec nous, car c'est lui qui a été le principal artisan de ce projet de loi auquel il tient beaucoup. C'est à sa demande que le comité a décidé de se réunir à nouveau afin d'examiner l'évolution de la situation depuis l'adoption du projet de loi.

Je crois comprendre que chacun des témoins ce matin fera un exposé de cinq minutes. Après, si les membres du comité le désirent, nous pourrions leur poser des questions. Je pense que cela est acceptable; je demanderais donc aux témoins de se présenter. Je n'ai pas de préférence pour ce qui est de savoir qui prend la parole le premier, mais peut-être pourrions-nous commencer à la gauche avec les représentants du Service correctionnel du Canada.

M. Gerry R. Hooper, commissaire adjoint, Services techniques et de gestion de l'information, Service Correctionnel Canada: Honorables sénateurs, je suis Gerry Hooper. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Ernie Hughes, notre responsable de la gestion des achats.

Mr. Neil MacLeod, Director General, Assets Management and Administrative Services Branch, Corporate Services Sector, Natural Resources Canada: I am from Natural Resources Canada. My name is Neil MacLeod. I am the Director General of Assets Management and Environmental Affairs.

Mr. Bill Jarvis, Director General, Energy Efficiency Branch, Energy Sector, Natural Resources Canada: My name is Bill Jarvis. I am also from Natural Resources Canada. I am Director General of the Energy Efficiency Branch and have responsibility for alternative fuels policy.

Colonel Jim Stewart, Director of Transport and Movements, Department of National Defence: I am Colonel Jim Stewart, Department of National Defence. I am the Director of Transportation and Movement. With me this morning is Mr. Dennis Umrysh, Director of Support Vehicle Program Management.

Mr. Frank A. Richter, Assistant Commissioner, Director of Finance and Supply, RCMP: I am the Director of Finance and Supply for the RCMP. With me are Mr. Alfred Dupuis, Officer in Charge, Materiel and Services, and Mr. Keith Paremain, Officer in Charge, Fleet Program Administration.

The Chairman: Thank you, and welcome. Shall we start at the left, with Correctional Services, and move along that way? Would that be acceptable, gentlemen?

[Translation]

Mr. Hooper: First let me say that we are very pleased to be given the opportunity to discuss our environmental initiatives, and this act in particular, with the committee.

[English]

In opening, I would like to say that Correctional Services Canada is in full support of this legislation, and as part of our service-wide environmental program we have been moving away from conventional fuels since 1993.

Our general program covers reduced energy and water consumption, reduced waste and a move to more use of less traditional fuels. Obviously, we consider vehicles as part of this program, and in 1993 we converted our first vehicles to natural gas.

[Translation]

Perhaps I should give you particular details of our vehicle fleet.

The Correctional Service of Canada operates 1,040 cars and trucks across Canada, and we replace approximately 20 per cent per year on our normal replacement cycle.

[English]

Currently, we have 114 alternative fuel vehicles operating on a range of alternative fuels: propane, natural gas, methanol blend and electricity. For the fiscal year 1996-97 we hope that more than 50 per cent of the vehicles we acquire will be powered by

M. Neil MacLeod, directeur, Gestion des biens et des services administratifs, Secteur des services intégrés, Ressources naturelles Canada: Je suis de Ressources Naturelles Canada. Mon nom est Neil MacLeod. Je suis directeur de la Gestion des biens et des services administratifs.

M. Bill Jarvis, directeur général, Direction de l'efficacité énergétique, Secteur de l'énergie, Ressources naturelles Canada: Mon nom est Bill Jarvis, de Ressources naturelles Canada également. Je suis directeur général de la Direction de l'efficacité énergétique et responsable de l'application de la politique sur les carburants de remplacement.

Le colonel Jim Stewart, directeur, Direction des transports et du mouvement, ministère de la Défense nationale: Je suis le colonel Jim Stewart du ministère de la Défense nationale. J'occupe le poste de directeur de la Direction des transports et du mouvement. Je suis accompagné ce matin de M. Dennis Umrysh, directeur, Administration du programme des véhicules de soutien.

M. Frank A. Richter, commissaire adjoint, directeur, Finances et Approvisionnement, GRC: Je suis directeur, Finances et Approvisionnement à la GRC. Je suis accompagné de M. Alfred Dupuis, officier responsable de la gestion des matériels et des services, ainsi que de M. Keith Paremain, officier responsable de la gestion des parcs roulant et navigant.

Le président: Merci, soyez les bienvenus. On commence par la gauche, avec les représentants du Service correctionnel en venant par ici? Ça vous va, messieurs?

[Français]

M. Hooper: Laissez-moi d'abord vous dire que nous sommes très heureux de pouvoir présenter au comité nos initiatives en matière d'environnement, en particulier en ce qui touche la Loi sur la protection de l'environnement.

[Traduction]

D'abord, je tiens à dire que le Service correctionnel du Canada appuie en tous points le projet de loi et que, dans le cadre de notre programme de protection de l'environnement, nous utilisons de moins en moins de carburants traditionnels depuis 1993.

Notre programme général porte sur la réduction de l'énergie et de la consommation d'eau, la réduction des déchets et une diminution de l'utilisation des carburants traditionnels. Bien sûr, notre programme porte notamment sur les véhicules, et en 1993, nous avons converti nos premiers véhicules au gaz naturel.

[Français]

Peut-être devrais-je vous donner des détails sur notre parc de véhicules.

Le Service correctionnel du Canada dispose de 1 040 voitures et camions dans tout le Canada, et nous en remplaçons environ 20 p. 100 par année dans le cadre de notre cycle normal annuel de remplacement.

[Traduction]

Actuellement, nous comptons 114 véhicules alimentés par divers carburants de remplacement, dont le propane, le gaz naturel, le méthanol en mélange et l'électricité. Pour l'année financière 1996-1997, nous espérons que plus de 50 p. 100 des

alternative fuels, which will bring our fleet profile to more than 205 alternative-fuel vehicles.

Why do we say "hope to"? Well, for several reasons. For us, of course, the first issue is funding. While there has been great corporate support for our environmental program in the past, starting with the personal support of our then, and still current, Commissioner, John Edwards, we have to recognize that there is a cost premium in acquiring alternative-fuel vehicles, and this is problematic as we are also actively reducing our budgets.

We estimate that we currently pay premiums over conventional-fuel vehicles in the range of \$7,000 for a natural gas vehicle, \$2,000 to \$4,000 for propane-powered and \$2,000 for methanol-blend vehicles. We see two reasons for this: there is the increased cost of the vehicle itself, given its power source and the fact that we sometimes have to buy vehicles larger than we need in order to get that capability of alternative fuel.

Next year, our replacement cycle would call for us to acquire approximately 200 vehicles. Fifty per cent of those are to be alternative-fuel vehicles; at least that is our intention. In the worst-case scenario — and I stress that it is the worst case — that could be an additional \$700,000, and within the correctional service we face stiff competition in finding the funds to pay that premium. So far we have been successful, but as the budget cuts go deeper, the fight gets a little fiercer.

[Translation]

We also need to acknowledge that for some of our sites, we must convert our current fuel tanks to allow us to provide alternative fuels. This requires time and money, but we believe it will not pose a really significant barrier.

Also, in some regions of the country, we accept that availability of alternative fuels in remote locations can be an issue, though that is rapidly changing, and should not pose any barrier to us meeting the targets set out in this legislation.

[English]

At the moment, however, it does cause us some difficulties. As to our plans for the future beyond this year, of course we will continue with our target of acquiring 50 per cent of our replacement vehicles as alternative-fuel vehicles. We hope to improve our infrastructure to handle alternative fuels, and we will attempt to regularize our funding source, which to this date has been begged, borrowed and bribed, in order to meet increased acquisition costs. We also hope that these cost premiums will drop

véhicules que nous achèterons seront alimentés par des carburants de remplacement, ce qui portera alors notre parc automobile à plus de 205 véhicules alimentés par des carburants de remplacement.

Pourquoi disons-nous «nous espérons»? Eh bien, pour plusieurs raisons. Pour nous, bien sûr, le problème premier, c'est l'argent. Même si nous avons toujours pu compter sur l'appui plein et entier du Service à l'égard de notre programme de protection de l'environnement dans le passé, à commencer par l'appui personnel du commissaire de l'époque, qui est toujours en place, M. John Edwards, il faut reconnaître que cela coûte plus cher d'acheter des véhicules alimentés aux carburants de remplacement, ce qui pose un problème, car nous sommes actuellement en pleine période de compressions budgétaires.

Aujourd'hui, nous estimons devoir payer, par rapport à un véhicule alimenté aux carburants traditionnels, 7 000 \$ de plus pour l'achat d'un véhicule fonctionnant au gaz naturel, de 2 à 4 000 \$ de plus pour un véhicule alimenté au gaz propane et 2 000 \$ de plus pour un véhicule alimenté au méthanol en mélange. Cela s'explique par deux raisons: l'augmentation du coût du véhicule même, compte tenu de sa source d'alimentation, et le fait que nous devons parfois acheter des véhicules plus gros que ceux dont nous aurions besoin afin de pouvoir les alimenter aux carburants de remplacement.

L'an prochain, d'après le cycle de remplacement de nos véhicules, nous devrions en acheter environ 200, dont 50 p. 100 devraient être alimentés aux carburants de remplacement, du moins, c'est notre intention. Dans le pire des cas — et j'insiste là-dessus — nous pourrions devoir engager 700 000 \$ de plus, quand on pense qu'au Service correctionnel, il est difficile de trouver les fonds pour absorber cette augmentation. Jusqu'à maintenant, nous y sommes parvenus, mais plus les compressions budgétaires sont rigoureuses, plus il est difficile de trouver les fonds nécessaires.

[Français]

Il nous faut reconnaître qu'à certains de nos établissements, nous devons convertir nos réservoirs à carburant afin de pouvoir fournir des carburants de substitution. Cette opération exige du temps et de l'argent, mais nous estimons que cela ne posera pas d'obstacle vraiment important.

De même, il pourrait s'avérer difficile dans certaines régions du pays, entre autres dans les régions éloignées, de fournir des carburants de substitution, bien que la situation change rapidement et ne devrait pas constituer un obstacle qui nous empêche d'atteindre les objectifs établis dans la loi.

[Traduction]

Actuellement, cela nous cause certaines difficultés. Bien sûr, nous prévoyons, au-delà de cette année, toujours tenter d'atteindre notre objectif, qui est de faire en sorte que 50 p. 100 de nos véhicules neufs soient alimentés aux carburants de remplacement. Nous espérons améliorer notre infrastructure pour pouvoir avoir des véhicules alimentés aux carburants de remplacement, et nous tenterons de régulariser notre source de financement, qui, jusqu'à ce jour, a été lourdement mise à l'épreuve, afin d'absorber la

over time, and that we will succeed with our target, which is to meet or exceed the standards laid out in the legislation.

Within the correctional service there is no opposition to this at the operational level. We have been lucky to have general support, although there is some uncertainty based on previous experience. However, so long as the operational performance of the vehicles remains acceptable, we view this uncertainty as transitional. But we also acknowledge that, compared to many departments, we are lucky in our operational requirements in that they are quite predictable and quite known.

Driving around and around a perimeter is really rather predictable to foresee and to plan for; and trips from the institution to a local hospital are quite predictable. We know that some of our colleagues do not have that kind of luxury, but for us it means that we can approach the future with some confidence.

In summary, Mr. Chairman, we believe that we are on our way, and, with the funding issue to be resolved, we should meet our targets as set out in the legislation.

The Chairman: We will hear next from Natural Resources Canada. Mr. MacLeod?

Mr. MacLeod: Mr. Chairman, using just a few slides here this morning, we would like to demonstrate that Natural Resources Canada, in terms of the internal management of its fleet, is not only committed to alternative transportation fuels but has taken action in that regard. Indeed, we have demonstrated progress as well. It is perhaps worthwhile, at the outset, to situate Natural Resources Canada in terms of the number of vehicles in the fleet, compared to other government departments.

Looking at the slide, that grey slice that is pulled out, as you can see, represents less than 3 per cent of the number of vehicles in the federal fleet. But even with a smaller number we think we can still demonstrate leadership in our department.

Our approach to transportation fuels is really part of a larger approach to fleet management, and we wanted to put our actions in the area of alternative fuels into that context. We have three major lines of action: we want to reduce the overall size of our fleet; we want to improve the energy efficiency of our fleet; and we want to advance the use of alternative transportation fuels. Clearly, the latter two are linked, but we wanted to pull out alternative transportation fuels because we have specific actions there.

In terms of reducing the size of our fleet, at the end of 1994-95 we had 700 vehicles. Our intention is to reduce that to 420 vehicles by the end of 1997-98. That is a drop of 40 per cent. Mr. Chairman, one thing that helps us manage the fleet in Natural

hausse des frais d'acquisition. Nous espérons également que ces écarts dans les prix diminueront avec le temps, et que nous réussirons à atteindre notre objectif, qui est de respecter, voire dépasser, les normes établies dans la loi.

Au niveau opérationnel, personne ne s'oppose à cet objectif au Service correctionnel. Nous sommes chanceux de pouvoir compter sur l'appui de tout le monde, bien qu'il règne une certaine incertitude quant aux expériences antérieures. Cependant, dans la mesure où le rendement opérationnel des véhicules demeure acceptable, nous estimons que cette incertitude est passagère. Mais nous reconnaissons également que, comparativement à de nombreux ministères, nous sommes chanceux, car nos exigences opérationnelles sont assez prévisibles et bien connues.

En réalité, il est plutôt facile de prévoir le nombre de kilomètres que l'on peut franchir en parcourant le même périmètre, ainsi que la distance à couvrir pour aller d'un établissement à l'hôpital local. Tout cela est assez facile à prévoir. Nous savons que certains de nos collègues n'ont pas la même chance, mais pour nous, cela nous permet d'envisager l'avenir avec une certaine confiance.

En résumé, monsieur le président, nous croyons être sur la bonne voie et, une fois la question du financement réglée, nous devrions atteindre les objectifs qui nous ont été fixés dans la loi.

Le président: Nous entendons maintenant le représentant de Ressources naturelles Canada. Monsieur MacLeod, vous avez la parole.

M. MacLeod: Monsieur le président, à l'aide de quelques diapositives, nous aimerions montrer que Ressources naturelles Canada, pour ce qui est de la gestion interne de son parc automobile, non seulement s'est engagé à utiliser les carburants de remplacement, mais a pris des mesures à cet égard. Je dois dire que nous avons progressé également. Peut-être serait-il bon, dès le départ, de préciser le nombre de véhicules que compte le parc automobile de Ressources naturelles Canada comparativement aux autres ministères.

Sur la diapositive, la partie grise qui est en retrait, comme vous le voyez, représente moins de 3 p. 100 du parc automobile du gouvernement fédéral. Mais même avec un nombre plus restreint de véhicules, nous croyons que notre ministère peut quand même faire preuve de leadership.

Notre approche à l'égard des carburants s'intègre en réalité à notre approche globale face à la gestion du parc automobile et nous voulions situer les mesures que nous avons prises au sujet des carburants de remplacement dans ce contexte. Nous avons trois grandes orientations: nous voulons réduire la taille globale de notre parc automobile, nous voulons améliorer l'efficacité énergétique de nos véhicules et nous voulons utiliser davantage les carburants de remplacement. Il ne fait aucun doute que les deux derniers objectifs sont liés, mais nous avons voulu insister sur les carburants de remplacement parce que nous avons en tête des objectifs précis à cet égard.

En ce qui concerne la réduction de notre parc automobile, à la fin de 1994-1995, nous disposions de 700 véhicules. Nous nous proposons de ramener ce nombre à 420 véhicules d'ici à la fin de 1997-1998, ce qui représente une diminution de 40 p. 100.

Resources Canada is that we have commitment right at the top. That 40 per cent figure came from Minister McLellan.

We are able to do this in two ways. It is no secret that ours is the department most affected by this legislation. We are having significant program reductions — about 25 per cent; so that does help, naturally. But, in addition, we have increased the use of vehicle pooling so that people now share vehicles much more than they did in the past. As a matter of fact that sharing is not confined to just our department; we have begun some interesting initiatives as between departments. For instance, our colleagues from Agriculture Canada are very interested in making use of our pools because they, as well, want to reduce the size of their fleet.

We have an interesting case in Edmonton where we have had for a number of years a sizeable office. Our people there need the vehicles only from about May until October. We found out that Revenue Canada has a need for similar vehicles from October to May. So we share the same vehicles; it is a good deal for the taxpayer.

As I mentioned, I would like to demonstrate some of the progress we have made. In terms of our fleet reduction, this red line on the chart indicates the operation of the plan from the end of 1994-95 to the end of 1997-98: 700 vehicles down to 420. The green squares represent actual observations of how many vehicles we have had at different times within that three-year period. You can see that our actuals are virtually right on the plan, and we do not foresee any difficulty in achieving our objective of 420 by the end of 1997-98.

Whereas in 1995-96, Mr. Chairman, we were emphasizing fleet reduction and alternative fuels, this year we intend to put far more emphasis on the energy-efficiency aspects, the additional alternative fuels. We will be implementing driver-education programs, with a view to making them compulsory before employees can even use a vehicle, improving our vehicle maintenance practices, and involving group planning, at least on a small scale to start off. There are also small-scale, on-board computer systems that show great promise for increasing fuel efficiency. However, we intend to be careful here, trying it out in one or two cases first, to see if it proves out.

With respect to alternative transportation fuels, we believe that as of 1995-96 we have effectively begun to implement the Alternative Fuels Act, and our goal is to be cost-effective in converting 100 per cent of our fleet through new purchases. We are committed to making sure that 100 per cent run on alternative transportation fuels where it is cost-effective and operationally

Monsieur le président, ce qui nous aide, entre autres, à gérer le parc automobile de Ressources naturelles Canada, c'est que nous pouvons compter sur l'appui des hautes instances du ministère, car cet objectif de diminution de 40 p. 100 a été fixé par la ministre McLellan.

Nous pourrions y arriver de deux façons. Tout le monde sait que notre ministère est celui qui est le plus touché par la loi. Nous faisons face à des diminutions de programmes importantes, d'environ 25 p. 100, ce qui, naturellement, est de nature à nous aider. Mais, en outre, nous recourons de plus en plus à la mise en commun des véhicules, de sorte que les gens partagent maintenant les véhicules beaucoup plus qu'ils ne le faisaient avant. À vrai dire, cette mise en commun n'est pas le seul apanage de notre ministère, nous avons entrepris des projets intéressants entre divers ministères. Par exemple, nos collègues d'Agriculture Canada sont très intéressés par nos véhicules parce qu'ils veulent, eux aussi, réduire la taille de leur parc automobile.

Il y a un exemple intéressant à Edmonton où nous avons eu pendant un certain nombre d'années un bureau assez important. Nos fonctionnaires là-bas ont besoin des véhicules seulement, je dirais, du mois de mai au mois d'octobre. Nous avons découvert que Revenu Canada a besoin de véhicules semblables du mois d'octobre au mois de mai. Donc nous utilisons les mêmes véhicules, et le contribuable en a pour son argent.

Comme je l'ai dit, j'aimerais vous faire part de certains des progrès que nous avons accomplis. En ce qui a trait à la réduction de notre parc automobile, la ligne rouge sur le tableau indique la mise en oeuvre du plan de la fin de 1994-1995 à la fin de 1997-1998, c'est-à-dire que nous passerons de 700 à 420 véhicules. Les carrés verts représentent le nombre de véhicules que nous avons eus à différents moments au cours de cette période de trois ans. Vous voyez que le nombre réel de véhicules dont nous disposons est tout à fait conforme au plan, et nous ne prévoyons pas avoir de difficulté à atteindre notre objectif, qui est de ramener notre parc automobile à 420 véhicules, d'ici à la fin de 1997-1998.

Monsieur le président, en 1995-1996, nous avons mis l'accent sur la réduction du parc automobile et les carburants de remplacement, alors que cette année, nous avons l'intention d'insister beaucoup plus sur l'efficacité énergétique et d'autres carburants de remplacement. Nous mettrons en oeuvre des programmes d'information à l'intention des conducteurs dans le but de rendre ces programmes obligatoires pour tous les employés qui doivent utiliser un véhicule; nous améliorerons l'entretien de nos véhicules et nous ferons appel à la planification collective, à tout le moins à une petite échelle, pour commencer. Il existe également de petits ordinateurs de bord qui semblent très prometteurs pour accroître l'efficacité énergétique. Cependant, nous serons prudents ici, et nous les mettrons à l'essai dans un ou deux véhicules d'abord, pour voir s'ils sont efficaces.

En ce qui concerne les carburants de remplacement, nous croyons qu'en 1995-1996, nous avons effectivement commencé à mettre en oeuvre la Loi sur les carburants de remplacement et nous visons la rentabilité en transformant la totalité de notre parc automobile au fur et à mesure que nous achèterons de nouveaux véhicules. Nous sommes déterminés à faire en sorte que

feasible. We are committed to using all options — methanol, propane, natural gas, and ethanol blends, and we have developed partnerships with the industry. In conclusion, we expect the benefits of the plan to be lower fuel costs and reduced emissions.

An interesting aspect here is that we have been able to use the reduction arm of our program to contribute to the alternative-fuels arm. In other words, we have taken the proceeds from our disposals and used them to fund the costs of conversions. These have worked out to be virtually identical; so this is a non-incremental cost to the taxpayer as we operate it within Natural Resources Canada.

As I have indicated, other departments are watching us carefully. They are glad to see what we are doing; they want to learn from what we have been doing; and we have been able to help the industry as well.

The Chairman: Mr. Jarvis, did you have anything to add to that?

Mr. Jarvis: Not at this time, Mr. Chairman.

Senator Nolin: Would it be possible to have a copy of your high chart?

Mr. MacLeod: Yes. I have handouts for everyone.

The Chairman: You might give the handouts to our clerk and he will pass them around.

Next we will hear from Colonel Stewart of the Department of National Defence.

Col. Stewart: Mr. Chairman, I would begin by briefly outlining the vehicle inventory baseline we will be using to determine the potential for alternative-fuel applications.

Vehicles in the Department of National Defence support two distinct roles. The first is the operational and the operational-support role, and the second is the administrative fleet role. The first role encompasses vehicles that can be deployed in, or in support of, military operations. This includes: tactical vehicles, such as specially designed heavy-armoured vehicles; light, medium and heavy military utility vehicles; and selected mobile support equipment, such as crash and fire rescue vehicles.

These vehicles are not actively being considered for ATF application, for reasons associated with one of the main eligibility criteria identified in the bill, which is operational feasibility.

The second role is the administrative fleet role, which encompasses equipment ranging from standard, commercial, light vehicles to more complicated equipment, such as the equipment required for construction engineering, materiel handling, airfield and aircraft ground support, snow and ice clearing, and heavy transport. Within this administrative fleet the number of vehicles

l'ensemble de nos véhicules soient alimentés par des carburants de remplacement, lorsqu'une telle mesure sera rentable et possible sur le plan opérationnel. Nous sommes disposés à utiliser tous les carburants de remplacement, qu'il s'agisse du méthanol, du propane, du gaz naturel et des mélanges d'éthanol, et nous avons établi des partenariats avec l'industrie. En conclusion, nous croyons que notre plan permettra de faire baisser le coût des carburants et de réduire les émissions dans l'atmosphère.

L'un des aspects intéressants ici, c'est que nous avons pu utiliser le volet réduction de notre programme pour contribuer à celui des carburants de remplacement. Autrement dit, nous avons utilisé l'argent retiré des véhicules dont nous nous sommes défaits et l'avons utilisé pour financer les coûts de la conversion, lesquels se sont avérés presque les mêmes. Donc, les mesures adoptées par Ressources naturelles Canada ne se traduisent par aucune augmentation pour le contribuable.

Comme je l'ai précisé, d'autres ministères nous surveillent attentivement. Ils sont heureux de voir la façon dont nous procédons, ils veulent tirer profit de notre expérience, et nous avons été en mesure également d'aider l'industrie.

Le président: Monsieur Jarvis, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Jarvis: Pas pour l'instant, monsieur le président.

Le sénateur Nolin: Serait-il possible d'avoir une copie de votre graphique?

M. MacLeod: Oui, j'en ai pour tout le monde.

Le président: Peut-être pourriez-vous les remettre à notre greffier qui les distribuera.

Nous entendrons maintenant le témoignage du colonel Stewart du ministère de la Défense nationale.

Le colonel Stewart: Monsieur le président, je vais vous décrire brièvement l'inventaire des véhicules que nous utiliserons pour déterminer les possibilités d'utiliser les carburants de remplacement.

Au ministère de la Défense nationale, les véhicules sont affectés à deux fins distinctes. D'abord, ils servent aux activités opérationnelles et de soutien opérationnel, ensuite, on les utilise à des fins administratives. Dans le premier cas, on recourt à des véhicules qui peuvent être déployés dans des opérations militaires ou à l'appui de telles opérations. Il s'agit notamment des véhicules tactiques, comme les véhicules spéciaux à blindage lourd, des véhicules utilitaires et militaires légers, moyens et lourds et du matériel de soutien mobile particulier comme les véhicules d'incendie et de secours en cas d'écrasement.

Nous ne songeons pas actuellement à convertir ces véhicules aux carburants de remplacement, pour des raisons reliées à l'un des principaux critères d'admissibilité précisés dans le projet de loi, c'est-à-dire la faisabilité opérationnelle.

Dans le second cas, on utilise les véhicules à des fins administratives. On a alors besoin de matériel allant des véhicules standard, commerciaux et légers à du matériel plus complexe comme les véhicules utilisés pour le génie construction, la manutention, le soutien au sol des aérodromes et des aéronefs, le déneigement et le déglacage, et le transport lourd. Dans cette

— automobiles, passenger vans and light duty trucks — and therefore the size of the pool from which potential vehicles for ATF conversion will be drawn, and what I will refer to as the target fleet, is approximately 4,200 vehicles.

I would like to note, as I think you all know, that DND has embarked on a major downsizing initiative that will result in the reduction of significant elements of the department's infrastructure. While we cannot specifically pinpoint the impact of that reduction on our future vehicle fleet holdings, we do know that our holdings will be lower, thereby in turn affecting the baseline of the target fleet.

In fact, in some respects that downsizing may have a bit of a negative effect on some new procurements we have, because we may end up with a surplus of vehicles that are too new to be disposed of and are therefore not available to take care of any of the new requirements that come along. At least, that may be the case in the short term.

I should emphasize, however, that it is the department's intention to consider a very broad range of equipment for ATF conversion. We note that the definition of "motor vehicle" in the bill itself and in the draft Treasury Board policy is not restricted to automobiles, passenger vans and light duty trucks. Notwithstanding, I think we will all agree that this particular category, if you will, represents the greatest potential for transition.

The Department of National Defence has developed a three-phased ATF fleet transition program. The first phase encompassed developing an overall strategy; to that end we brought every one of our fleet managers into the national headquarters here in Ottawa to discuss how we were going to implement the program. We have completed that. We are now into the second phase, which is actually the heart of our ATF fleet transition program review. It requires the completion of a detailed fleet-wide assessment to identify those vehicles suitable for transition to ATF application in consideration of the key Bill S-7 aspects of operational feasibility and cost effectiveness, as well as the draft Treasury Board fleet management policy guideline that stipulates that ATF vehicles must use fuels with greater than 50 per cent alternative-fuel content to qualify to meet procurement needs.

There are four steps to our assessment process. After identifying which alternative fuels are available in the local area, bases and wings will determine which fuel is the most suitable for their operation, and that will be based on the following: cost, which will include any potential requirement to construct or in fact reconfigure dispensing facilities; the availability of retail distributors; vehicle range and distance requirements; and any other local considerations.

catégorie, le nombre de véhicules — automobiles, fourgonnettes et camions légers — et, partant, la taille du parc à partir duquel les véhicules susceptibles d'être alimentés aux carburants de remplacement proviendront, ce que j'appellerai le parc cible, est d'environ 4 200.

Je tiens à préciser, et je crois que vous en êtes tous conscients, que la Défense nationale a entrepris un programme majeur de compression des effectifs qui se traduira par la réduction d'importants éléments de l'infrastructure du ministère. Bien que nous ne puissions préciser exactement l'impact de cette réduction sur la taille future de notre parc automobile, nous savons cependant qu'il comptera moins de véhicules, ce qui en retour aura un certain effet sur la base même de notre parc cible.

À certains égards, cette compression risque d'avoir quelques effets négatifs sur l'achat de certains véhicules neufs, parce que nous risquons de nous retrouver avec un surplus de véhicules qui sont encore trop neufs pour être éliminés et donc peu susceptibles d'être adaptés aux nouvelles exigences qui seront imposées. Du moins, c'est peut-être ce qui se produira à court terme.

J'aimerais cependant souligner que le ministère a l'intention de convertir une très grande variété de véhicules aux carburants de remplacement. Nous remarquons que la définition de «véhicule motorisé» dans le projet de loi et dans l'ébauche de politique du Conseil du Trésor n'est pas confinée aux automobiles, aux fourgonnettes et aux utilitaires légers. Néanmoins, je crois que nous serons tous d'accord pour dire que cette catégorie particulière, si vous voulez, est celle qui offre le plus de possibilités pour la conversion aux carburants de remplacement.

Le ministère de la Défense nationale a élaboré un programme de conversion de son parc automobile aux carburants de remplacement en trois étapes. La première étape consistait à élaborer une stratégie globale; à cette fin, nous avons invité tous nos gestionnaires de parcs automobiles au Quartier général à Ottawa afin de discuter des modalités de mise en oeuvre du programme. Nous avons terminé. Nous en sommes maintenant à la deuxième étape, qui constitue en réalité le coeur de notre programme de conversion. Elle nécessite la réalisation d'une évaluation détaillée de tout notre parc automobile afin de repérer les véhicules pouvant être convertis aux carburants de remplacement, compte tenu des éléments clés du projet de loi S-7 qui portent sur la faisabilité opérationnelle et la rentabilité, de même que de l'ébauche de politique du Conseil du Trésor sur la gestion du parc automobile qui stipule que les véhicules alimentés aux carburants de remplacement doivent utiliser plus de 50 p. 100 de ces carburants pour répondre aux exigences en matière d'achat.

Notre processus d'évaluation comporte quatre volets. Après avoir déterminé quels carburants de remplacement sont disponibles dans les régions, les bases et les escadres choisiront le carburant qui leur convient le mieux, et ce, en se fondant sur les critères suivants: le coût, incluant toute possibilité de construire ou, en fait, de reconfigurer les installations de distribution; la disponibilité des distributeurs de détail, le rayon d'action du véhicule et la distance à parcourir, ainsi que d'autres considérations d'ordre régional.

Once suitable ATF's have been identified, fleet managers will consider each candidate vehicle's operating employment to determine if that employment in fact supports transition to an alternative fuel. Of particular concern to us are vehicles which on the one hand are regularly employed in the local area, but which are also subject to deployments to regions where alternative fuels may not be available. Examples include vehicles used by our mobile repair teams, or flight-line resources deployable to support off-base flying operations, or indeed administrative vehicles that are assigned to support military formations that are exercising in the field. I should emphasize, however, that such applications do not preclude consideration of bi-fuel or flex-fuel vehicles.

Having determined the portion of the fleet best suited for further ATF transition consideration, fleet managers will complete a business case analysis to identify which vehicles may be operated more cost effectively using alternative fuels. This comparison will include not only the fuel cost relationships but also the associated capital costs, disposal revenues, operation and maintenance costs, and related vehicle life-cycle factors.

Business cases will be based on the best estimates available at the time of the calculation. Where ATF's are either more cost effective or on a par with gasoline, that particular vehicle or vehicle type will be targeted for transition. Of course, we will not follow the "on a par with" to the letter. If the cost analysis, for example, is modestly negative — and we would have to determine just what "modest" meant — and all other considerations supported it, we would opt for an ATF vehicle transition.

The final stage of phase 2 integrates the ATF vehicle requirements into appropriate departmental business plans primarily at the Formation/Base/Wing levels, and rolls up a five-year forecast detailing the planned DND, ATF fleet transition program. Fleet managers will identify ATF replacements for fiscal year '97-98 and forecast ATF requirements for the subsequent four years. A last staff check prior to ordering will be required when final individual standing offer vehicle pricing is available to ensure that the business-case estimates were in fact correct.

Une fois que nous aurons établi quels carburants de remplacement nous voulons choisir, les gestionnaires du parc automobile tiendront compte de l'utilisation de chaque véhicule pour déterminer si cet usage est compatible avec la conversion aux carburants de remplacement. Ce qui nous préoccupe particulièrement, ce sont les véhicules qui, d'une part, sont utilisés régulièrement dans une région bien précise, mais qui, d'autre part, sont également susceptibles d'être déployés dans des secteurs où il n'est peut-être pas possible de s'approvisionner en carburants de remplacement. Prenons par exemple les véhicules utilisés par nos équipes de réparation mobiles, ou encore ceux qui sont déployés pour appuyer des opérations aériennes à l'extérieur des bases, ou des véhicules administratifs qui sont affectés au soutien de formations militaires en campagne. Je tiens cependant à souligner que ces applications n'empêchent pas la possibilité d'utiliser des véhicules pouvant consommer à la fois des carburants traditionnels et des carburants de remplacement ou différents types de carburants.

Une fois qu'ils auront isolé les véhicules qui s'adapteront le mieux à d'autres conversions aux carburants de remplacement, les gestionnaires du parc automobile effectueront une analyse de rentabilisation pour voir quels véhicules il serait plus rentable d'alimenter aux carburants de remplacement. Cette analyse portera non seulement sur les liens entre le carburant et les coûts, mais également sur les coûts d'immobilisation connexes, les revenus tirés de la vente de véhicules, les frais d'exploitation et d'entretien, ainsi que les facteurs reliés au cycle de vie des véhicules.

Les analyses de rentabilisation reposeront sur les meilleures estimations dont nous disposerons au moment d'effectuer les calculs. Lorsqu'il en coûtera moins cher d'utiliser des carburants de remplacement ou le même prix que l'essence, le véhicule ou le type de véhicule sera assujéti à la conversion. Bien sûr, nous n'appliquerons pas ce principe «d'équivalence» à la lettre. Si, par exemple, l'analyse des coûts est légèrement négative — et nous allons devoir déterminer ce que l'on entend par «légèrement» — et que tous les autres facteurs étayent cette position, nous opterons pour la conversion aux carburants de remplacement.

La dernière étape de la phase 2 intègre les exigences concernant les carburants de remplacement aux analyses commerciales pertinentes du ministère, principalement au niveau des formations, des bases et des escadres, et comprend des prévisions de cinq ans décrivant en détail le programme de transition prévu par le ministère de la Défense nationale pour convertir son parc automobile aux carburants de remplacement. Les gestionnaires du parc détermineront quels véhicules seront transformés pour utiliser des carburants de remplacement au cours de l'exercice 1997-1998 et établiront les prévisions concernant les besoins en carburants de remplacement pour les quatre années subséquentes. L'état-major devra procéder à une dernière vérification avant de passer les commandes, une fois que les prix individuels définitifs des véhicules à acquérir par offre permanente seront connus, afin de s'assurer que les estimations contenues dans l'analyse de rentabilisation sont en réalité exactes.

Our last phase will commence with the procurement and operation of ATF vehicles. It is important, however, to note at this point that the harmonization of our vehicle requirements definition, funding allocation, and equipment acquisition cycle with the conduct of our ATF review will mean that the assessment process could be completed in sufficient time to affect, in fact, a portion of this year's vehicle acquisition program; that is, fiscal year '96-97. We will move towards doing that as much as we can.

Now, overlapping what I have said, we will also be embedding ATF considerations in all DND vehicle fleet management policies, directives and training. As well, to facilitate accurate monitoring and reporting, we are looking at how we can enhance one of the department's main vehicle fleet operations management tools — and that is the Base Automated Transport Operations System — to capture data related to vehicle fleet operations using alternative fuels.

We have made a fair amount of progress, I think, towards "greening the fleet." We have a history of alternative fuels in the department. We were very much and very deeply involved in the earlier propane alternative fuels project. Currently, within the department, we have about 200 vehicles which are currently equipped to operate on propane and methanol, but primarily propane. The majority of these vehicles have reached the end of their useful life and are, in fact, due for replacement. As well, and as an interim measure, many locations have begun using more environmentally friendly fuels to power their conventional vehicles. Indeed, all bulk diesel fuel in DND is of the low sulphur diesel type.

Finally, the department will participate in Natural Resources Canada's ATF demonstration project, and DND will acquire and commit up to 20 light vehicles to the program.

In conclusion, Mr. Chairman, we appreciate the opportunity to brief you on our plan for implementing Bill S-7 and apprising you of the current status of that implementation. The department is committed to supporting the legislation and is taking the actions required to pursue the goals outlined in the bill, taking into consideration, of course, the realities of funding availability and priorities.

The Chairman: We will hear now from the RCMP. Commissioner Richter.

Mr. Richter: On behalf of the RCMP, I would like to present some logistics that we are addressing as we develop policy to meet the requirements of Bill S-7, without compromising our ability to fulfil our policing mandate, without jeopardizing the health and safety of our members and the public or the optimization of our vehicle life-cycle costs.

Notre dernière phase commencera avec l'achat et l'utilisation des véhicules alimentés aux carburants de remplacement. Cependant, il est important de noter à ce moment-ci que l'harmonisation de la définition des exigences concernant nos véhicules, de la répartition des crédits et du cycle d'acquisition de l'équipement avec notre étude sur les carburants de remplacement signifiera que le processus d'évaluation pourrait être terminé à temps pour avoir des effets, en réalité, sur une partie du programme d'acquisition des véhicules de cette année, c'est-à-dire l'exercice 1996-1997. Nous nous orienterons dans cette direction le plus possible.

Et maintenant, pour recouper ce que j'ai dit, nous allons également intégrer les considérations relatives aux carburants de remplacement à toutes les politiques, aux directives et à l'instruction reliées à la gestion du parc automobile du MDN. De même, pour faciliter la surveillance et la production de rapports exacts, nous essayons de voir comment nous pouvons améliorer l'un des principaux outils de gestion du parc automobile du ministère — le Système automatisé des opérations de transport de la base — pour recueillir des données concernant le fonctionnement des véhicules alimentés aux carburants de remplacement.

Je crois que nous avons fait pas mal de progrès pour rendre notre parc automobile plus «écologique». Au ministère, nous utilisons les carburants de remplacement depuis un certain temps. Nous avons participé très activement au projet antérieur de remplacement des carburants traditionnels par le propane. Actuellement, au ministère, nous comptons environ 200 véhicules qui sont équipés pour fonctionner au propane et au méthanol, mais surtout au propane. La majorité de ces véhicules ont atteint la fin de leur cycle de vie utile et sont, à vrai dire, prêts à être remplacés. De même, à titre de mesure provisoire, à bien des endroits, on a commencé à utiliser des carburants qui respectent davantage l'environnement dans les véhicules conventionnels. De fait, tout le diesel en vrac au MDN est à faible teneur en soufre.

Enfin, le ministère participera au projet pilote sur les carburants de remplacement de Ressources naturelles Canada; il achètera jusqu'à 20 véhicules légers pour les affecter à ce programme.

En conclusion, monsieur le président, nous sommes heureux d'avoir la possibilité de vous présenter notre plan de mise en oeuvre du projet de loi S-7 et de vous dire où nous en sommes à cet égard. Le ministère est déterminé à appuyer le projet de loi et prendra les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs fixés dans la loi, en tenant compte, bien sûr, des crédits dont il dispose et des priorités.

Le président: Nous entendrons maintenant le représentant de la GRC, le commissaire adjoint Richter.

M. Richter: Au nom de la GRC, j'aimerais présenter certains éléments de logistique que nous étudions actuellement dans le cadre de l'élaboration de notre politique visant à respecter les exigences du projet de loi S-7 sans compromettre notre capacité d'exécuter notre mandat de corps policier, sans mettre en danger la santé et la sécurité de nos membres et du public ni compromettre l'optimisation des coûts reliés au cycle de vie de nos véhicules.

The RCMP uses approximately 8,000 vehicles to fulfil its mandate in the preservation of peace, the prevention of crime and the investigation of offences against the laws of Canada and the laws in force in any province in which we are employed as the provincial or municipal policing agency. Currently, the 13 operational divisions of the RCMP operate their vehicles from 707 detachments, often for 24 hours per day. These detachments have law enforcement responsibility and are funded by, and are financially accountable to, the federal as well as the provincial and municipal levels of government where we have policing agreements, which is in all provinces and territories with the exception of Ontario and Quebec and approximately 200 municipalities.

With a few exceptions, the RCMP does not provide municipal policing in communities with populations exceeding 50,000 persons; in other words, we are largely in small town Canada. Moreover, we are not concentrated in heavily populated metropolitan areas but are widely dispersed in rural and remote areas. The operating areas are generally much larger than those in which regional or municipal police forces operate. In many of these areas, gasoline is difficult to obtain, especially outside normal business hours, and alternative fuels and their supporting infrastructure are currently either very sparse or actually non-existent.

Most RCMP vehicles are unique compared to those of other government departments; that is because of the increased performance requirements demanded from emergency response vehicles. We develop our own vehicle specifications, and I believe a copy of those has been provided to this committee; those specifications comply with Treasury Board's motor vehicle policy. We develop those specifications in conjunction with the North American police market and the same "specs" are used in North America.

Our specifications contain four vehicle classes representing 24 types of vehicles, as well as options which are unique to our operational requirements. Because of their unique features and relatively low production volumes, police vehicles are usually manufactured in batches and are not continuously available from a production line. In addition, because United States emergency response vehicles are exempt from the U.S. equivalent of Bill S-7, the manufacturers emphasize the performance of these vehicles rather than the fuel consumption and the emission features.

Availability of supply from original equipment manufacturers, therefore, creates some delivery problems. Forty per cent of the approximately 2,400 vehicles that the RCMP purchases each year are highway patrol cars. As of the model year 1997, the only vehicle suited for this purpose will be the Ford Crown Victoria. The "Michigan Police Trials" — a copy of which we provided to you in terms of their study — is the testing standard that is used in North America; those trials have demonstrated that the Crown

La GRC utilise environ 8 000 véhicules pour exécuter son mandat qui est de maintenir l'ordre, prévenir le crime et enquêter sur les infractions aux lois du Canada et aux lois en vigueur dans les provinces et les municipalités où nous sommes employés en tant que corps policier. Actuellement, les 13 divisions opérationnelles de la GRC utilisent leurs véhicules à partir de 707 détachements, souvent 24 heures sur 24. Ces détachements ont la responsabilité d'appliquer la loi et sont financés par le gouvernement fédéral, ainsi que par les gouvernements provinciaux et les autorités municipales, envers lesquels ils sont comptables également, et avec qui nous avons signé des ententes concernant les services policiers, c'est-à-dire dans toutes les provinces et dans les territoires à l'exception de l'Ontario et du Québec et d'environ 200 municipalités.

À quelques exceptions près, la GRC n'offre pas de services policiers municipaux dans les collectivités comptant plus de 50 000 habitants. Autrement dit, nous sommes surtout présents dans les petites villes au Canada. En outre, nous ne sommes pas concentrés dans les grandes régions urbaines densément peuplées, mais surtout dispersés dans les régions rurales et éloignées. Nos secteurs de travail sont généralement plus vastes que ceux au sein desquels les forces policières régionales ou municipales évoluent. Dans beaucoup de ces régions, il est difficile d'acheter de l'essence, surtout en dehors des heures normales d'ouverture, et les carburants de remplacement ainsi que l'infrastructure de soutien sont actuellement très difficiles à trouver, ou tout simplement inexistantes.

La plupart des véhicules de la GRC sont uniques comparative-ment à ceux des autres ministères en raison de la haute performance qu'on exige des véhicules utilisés pour les interventions d'urgence. Nous élaborons nos propres spécifications et je crois que le comité en a reçu une copie; ces spécifications sont conformes à la politique du Conseil du Trésor sur les véhicules automobiles. Nous établissons ces spécifications de concert avec celles des forces policières nord-américaines et les mêmes spécifications sont utilisées en Amérique du Nord.

Nos spécifications portent sur quatre catégories de véhicules représentant 24 types, ainsi que sur des options qui sont particulières à nos besoins opérationnels. En raison de leurs caractéristiques uniques et des volumes de production relativement faibles, les véhicules de police sont habituellement fabriqués en lots et ne sont pas toujours disponibles à partir d'une chaîne de production. En outre, comme les véhicules d'urgence des États-Unis sont exempts de la loi américaine équivalente au projet de loi S-7, les fabricants insistent sur la performance de ces véhicules plutôt que sur la consommation d'essence et les caractéristiques relatives aux émissions.

L'approvisionnement auprès des fabricants d'équipements d'origine pose par conséquent certains problèmes de livraison. Quarante pour cent des 2 400 véhicules ou à peu près qu'achète la GRC chaque année sont des véhicules de patrouille routière. Pour 1997, le seul modèle de véhicule qui convient à nos besoins sera la Ford Crown Victoria. Les «essais de la police du Michigan» — dont nous vous avons fait tenir un exemplaire — constituent la norme des tests qui est utilisée en Amérique du

Victoria converted to natural gas has significantly less satisfactory performance.

The remaining 60 per cent of the RCMP fleet consists of a variety of vehicles used for applications such as VIP transportation and protection, surveillance, undercover work, prisoner transportation, bomb disposal units, canine units and administration.

While many of these specialized vehicles may be located in a metropolitan centre, they frequently have a larger operating radius. For example, vehicles doing surveillance work and generating low kilometrage are frequently rotated to highway patrol to compensate or to maximize their usefulness.

The automobile manufacturers have been downsizing cars as they work to meet fuel consumption and emission standards. Even full-size cars in which police officers may spend up to 12 hours per day have been reduced in size. This downsizing is creating some difficulties for all police forces as we try to pack ever more equipment into the vehicles in order to combat crime.

More equipment than ever before has been installed in the trunk. Many alternative fuel tanks intrude into this trunk space. Alternative fuels have less energy per litre or kilogram than does gasoline, and combined with the space requirements of pressurized tanks, fuel storage takes more space for an equivalent distance. This is creating concerns, not only because of the limited space, but also because of the possibility that volatile fuel might leak and then be ignited by electronic equipment and thus detonate ammunition, since all of these things have had to be located in the trunk space.

I would like to emphasize, though, that the RCMP wholeheartedly endorses the environmental philosophy of Bill S-7. However, in the short term, based upon the information I have just given you and upon additional factors, the RCMP anticipates that it will be unable to fully comply with the initial schedule of Bill S-7.

Unless there are dramatic and extremely rapid technological developments by the automobile industry and a dramatic expansion of the distribution networks and infrastructure of the alternative-fuels industry, we believe that the cost effectiveness and/or operational feasibility will make these fuels less viable for the majority of the RCMP vehicles.

Today, the RCMP is having to provide its services in an environment of escalating costs — a situation not a great deal different from that of my colleagues. We have reduced budgets, reorganization and restructuring, and fewer personnel. To meet some of these challenges in the short term — that is, in this coming year, the RCMP is taking several initiatives which should provide us with both operational and user feedback as well as an opportunity to determine the cost effectiveness of these initiatives.

Nord; ces essais ont montré que la Ford Crown Victoria convertie au gaz naturel affiche une bien moins bonne performance.

Les 60 p. 100 qui restent du parc automobile de la GRC consistent en divers véhicules utilisés pour le transport et la protection des dignitaires, les opérations de surveillance et d'infiltration, le transport des prisonniers, les unités de neutralisation des bombes, les unités canines et l'administration.

Bien que nombre de ces véhicules spécialisés puissent être utilisés dans un centre urbain, leur rayon d'action est souvent beaucoup plus vaste. Par exemple, les véhicules affectés aux opérations de surveillance et avec lesquels on fait peu de kilométrage sont souvent utilisés pour la patrouille routière afin de compenser le peu d'utilisation qu'on en fait ou de maximiser leur utilité.

Les fabricants d'automobiles réduisent la taille des voitures afin de satisfaire aux exigences concernant les émissions et la consommation d'essence. Même la taille des grandes voitures dans lesquelles les agents de police peuvent passer jusqu'à 12 heures par jour a été réduite, ce qui cause certaines difficultés pour toutes les forces policières, car nous essayons d'intégrer aux véhicules le plus d'équipement possible pour combattre le crime.

Plus d'équipement que jamais est installé dans le coffre arrière. De nombreux réservoirs de carburants de remplacement prennent de l'espace dans le coffre. Les carburants de remplacement offrent, au litre ou au kilogramme, une efficacité énergétique moins grande que l'essence, et, en plus de l'espace que prennent les réservoirs pressurisés, il faut avoir plus de carburant en réserve pour une distance équivalente. Cela pose des problèmes, non seulement à cause de l'espace qui est restreint, mais en raison du risque que des carburants volatiles puissent s'échapper, être enflammés par de l'équipement électronique et faire ensuite détonner les munitions, car toutes ces choses doivent être remisées dans la malle arrière.

J'aimerais souligner cependant que la GRC appuie en tous points les principes environnementaux contenus dans le projet de loi S-7. Cependant, à court terme, selon l'information que je viens tout juste de vous donner et compte tenu d'autres facteurs, la GRC prévoit ne pas être en mesure de respecter l'échéancier initial prévu dans le projet de loi S-7.

À moins d'innovations spectaculaires et extrêmement rapides dans le domaine de l'automobile et d'un élargissement énorme des réseaux de distribution et de l'infrastructure de l'industrie des carburants de remplacement, nous croyons que la rentabilité ou la faisabilité opérationnelle rendront ces carburants moins viables pour la majorité des véhicules de la GRC.

Aujourd'hui, la GRC doit offrir ses services dans un monde où les coûts augmentent — situation qui n'est pas tellement différente de celle de mes collègues. Nous avons comprimé les budgets, procédé à une réorganisation et à une restructuration, et réduit les effectifs. Pour relever certains de ces défis à court terme, c'est-à-dire au cours de l'année qui vient, la GRC a adopté plusieurs mesures qui devraient nous permettre d'avoir des données sur l'exploitation et les utilisateurs et nous offrir la possibilité de déterminer la rentabilité de ces mesures.

Natural gas and propane vehicles with suitable operating profiles are being introduced in what we call "viable operating areas" in a pilot program. Smaller "police spec" vehicles are being introduced, and devices which are expected to reduce fuel consumption and emissions are being installed. The information received from these programs will be analyzed, and satisfactory solutions to any problems will be identified and sought with our partners, the manufacturers and suppliers of alternative fuels. The number of vehicles involved will be expanded as time goes on, and in addition, new developments and technology will be studied for opportunities to expand our program.

In the medium term, between 1997 and the year 2000, we expect to expand our short term initiatives based on new and improved vehicle technology combined with expansions of the alternative-fuel industry's capabilities. In addition, we will actively seek niches where certain applications will permit the use of alternative-fuel vehicles, such as large municipal detachments, which will be more operationally feasible and cost effective. We will also explore any new opportunities that become available.

The long-term plans have not been formulated beyond that, but will be developed on an ongoing basis. I look forward to working with and in cooperation and consultation with the vehicle manufacturers and the alternative-fuel industry. The RCMP, as you can see, with 8,000 vehicles, has the largest single departmental use of vehicles in the federal government. Therefore, we have the largest potential for gain, and I would endorse and support this initiative.

I guess my only comment at this point is that we are being cautious, to some extent, to ensure that we can demonstrate the cost effectiveness and the operational suitability of these alternatives for our personnel.

I will be pleased to answer any questions.

[Translation]

Senator Nolin: First of all, let me congratulate the representatives of these various organisations for their efforts to understand at the very least the aims of this legislation which initially seemed somewhat disconcerting. I would like to thank you for participating along with Senator Kenny in the drafting of this bill. Thank you for your efforts.

I have a number of questions for anyone who would like to take a stab at answering them. Treasury Board must put in place the regulatory framework and the policy plans for implementing this legislation. Have you, the RCMP, been invited by Treasury Board to take part in the process? Are you satisfied with the way in which this policy is being formulated? Among other things, you mentioned motor vehicle manufacturers. Have these parties been adequately involved and interested in the policy formulation

Les véhicules fonctionnant au gaz naturel et au propane qui sont conformes aux profils d'utilisation adéquats sont intégrés à ce que nous appelons des «secteurs d'exploitation viables», dans le cadre d'un projet pilote. Des véhicules plus petits, répondant aux «spécifications policières», sont graduellement mis en service, et nous installons des dispositifs qui devraient permettre de réduire les émissions et la consommation d'essence. L'information qui sera tirée de ces programmes sera analysée, et des solutions satisfaisantes aux problèmes seront trouvées avec nos partenaires, les fabricants et les fournisseurs de carburants de remplacement. Le nombre de véhicules augmentera au fur et à mesure et les nouveaux perfectionnements et la technologie seront étudiés pour voir s'il y a possibilité d'élargir la portée de notre programme.

À moyen terme, entre 1997 et l'an 2000, nous prévoyons accroître le nombre de nos mesures immédiates qui seront basées sur une technologie des véhicules nouvelle et améliorée à laquelle viendront se greffer les capacités accrues de l'industrie des carburants de remplacement. En outre, nous chercherons activement des créneaux où certaines applications permettront de recourir aux véhicules alimentés aux carburants de remplacement, par exemple au sein de grands détachements municipaux, qui seront plus opérationnels et plus rentables. Nous allons également explorer toutes les nouvelles possibilités à cet égard.

Nous n'avons pas d'autres plans à long terme, mais nous en formulerons sur une base permanente. J'espère avoir le plaisir de travailler en collaboration et en consultation avec les fabricants de véhicules et l'industrie des carburants de remplacement. La GRC, comme vous pouvez le constater, avec 8 000 véhicules, est le service qui utilise le plus de véhicules au sein du gouvernement fédéral. Par conséquent, c'est nous qui avons la possibilité de tirer le plus possible profit des programmes de conversion, et je suis tout à fait d'accord pour appuyer ce programme.

Tout ce qui me reste à dire à ce moment-ci, c'est que nous sommes prudents, dans une certaine mesure, car nous voulons nous assurer que nous pouvons faire la preuve de la rentabilité et de la pertinence opérationnelle de ces solutions de rechange à notre personnel.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

[Français]

Le sénateur Nolin: Premièrement, il est de mise de féliciter les représentants de ces divers organismes des efforts qu'ils ont déployés, à tout le moins pour comprendre les objectifs de cette loi qui était au premier abord plutôt dérangeante. Je vous remercie d'avoir participé avec le sénateur Kenny à l'élaboration de cette loi. Nous vous remercions de votre effort.

J'ai certaines questions à poser à qui que ce soit d'entre vous désireux d'y répondre. Le Conseil du Trésor doit mettre en place la réglementation et les plans d'élaboration des politiques propres à la mise en oeuvre de cette loi. Est-ce que vous avez été invités par le Conseil du Trésor, vous le Gendarmier royal du Canada? Est-ce que vous êtes satisfaits de la façon dont cette politique s'élabore? Entre autres, vous faisiez référence aux manufacturiers de véhicules automobiles. Est-ce que ces gens participent de façon

process? Would you care to make any recommendations, quite freely, of course?

Mr. Alfred A. Dupuis, A. OIC Material and Services Management Branch, RCMP: We have had discussions with Treasury Board. At the last meeting, it recommended that we set up a sub-committee to stop the departments from going off in all directions. I asked that Natural Resources Canada be the principal program operator. We participated in this committee.

We would like to see the gas suppliers and manufacturers come before this committee to explain the advantages of these vehicles and the advances that have been made in this field. When the bill was first tabled, people were knocking on our doors across Canada. They were wondering if they should convert because it all sounded very nice. This matter should be handled by the sub-committee on which we sit.

As Commissioner Richter stated, we have no objections to the bill. We do not want to see a repeat of the situation 15 years ago when propane fuel was introduced. A number of problems occurred. Automobiles refused to start in the winter. Our operations were affected. Along with Treasury Board, we try to monitor the situation very closely.

We have launched a pilot project involving the use of propane and natural gas. We want to see other devices installed on motor vehicles. These devices are fitted on vehicles that use regular fuel to assess the impact on the environment.

Senator Nolin: Regarding the budgetary concerns that Mr. Hooper raised earlier, if it is going to cost twice as much to convert the vehicles, I am not saying that we should not implement this legislation, but at the very least, we should devise appropriate ways of ensuring enhanced coordination between the motor vehicle manufacturers and the buyers.

Is the operations committee planning to purchase these vehicles? The manufacturers have come before this committee and testified that the purchase price could be significantly reduced if more than two or three million vehicles were purchased annually. Your concern is quite valid. Is your committee giving any thought to group purchases?

Mr. Dupuis: We work with our colleagues from the government purchasing service. However, we approached the manufacturers last year at the time the bill was introduced. The manufacturers informed us as to which motor vehicles would be available. We ordered Ford Crown Victorias. Delivery of the vehicles ordered for the pilot project has been delayed.

Senator Nolin: We would have liked to have the bill ready earlier.

suffisante et intéressante à l'élaboration de ces politiques? Est-ce que vous auriez des recommandations à faire, en toute liberté d'ailleurs?

M. Alfred A. Dupuis, officier responsable de la gestion des matériels et des services, GRC: Nous avons eu des discussions avec le Conseil du Trésor. À la dernière réunion, il avait été recommandé que l'on crée un sous-comité pour ne pas que les ministères partent dans toutes les avenues. J'avais demandé que le ministère des Ressources naturelles du Canada soit l'opérateur principal du programme. Nous avons participé à ce comité.

Nous aimerions que les fournisseurs et les manufacturiers de gaz témoignent à ce comité pour expliquer les avantages et les nouvelles choses dans le développement des mécanismes de ces véhicules. Quand le projet de loi a été proposé, des gens s'adressaient à nos portes partout au Canada. Les gens se demandent s'ils vont installer ce système chez eux parce qu'il a l'air beau. Le mécanisme pour gérer cela devrait se faire à ce sous-comité. Nous faisons partie du comité.

Comme le sous-commissaire Richter l'a décrit, on n'est pas opposé au projet de loi. On ne veut pas recréer ce qui est arrivé quand le propane a été introduit il y a 15 ans. On a eu des difficultés. Les automobiles ne démarraient pas l'hiver. Cela a pu affecter nos opérations. C'est notre approche. Avec le Conseil du Trésor, on essaie de se tenir très près du développement.

Nous avons un projet pilote au propane et au gaz naturel. On veut voir les autres mécanismes installés sur les autos. Ces mécanismes appelés «minimizer» sont installés sur les véhicules à carburant ordinaire pour savoir comment cela va fonctionner dans l'environnement.

Le sénateur Nolin: Je prends la préoccupation budgétaire que M. Hooper a soulevé tantôt. Si c'est pour coûter deux fois plus cher pour le faire, je ne dis pas qu'on ne devrait pas maintenir l'application de cette loi mais à tout le moins, on devrait imaginer des mécanismes propices pour s'assurer une meilleure coordination entre les manufacturiers et les acheteurs de véhicules.

Est-ce que le comité opérationnel vise les achats de ces véhicules? On a eu comme témoins les manufacturiers. Ils nous ont dit que plus de deux ou trois mille achats par année étaient suffisants pour réduire significativement les coûts d'achat de ces véhicules. Votre préoccupation est très valable. Au niveau de l'achat de groupe, est-ce que c'est couvert par les opérations de ce comité?

M. Dupuis: Nous travaillons avec nos confrères du service des achats du gouvernement. Mais nous avons approché les manufacturiers l'an dernier au moment où le projet de loi a été introduit. Les manufacturiers nous disent quelles autos seront disponibles. Nous avons des Ford Crown Victoria. Nous les avons commandés. La ligne de production n'en fabrique pas suffisamment parce qu'elle doit satisfaire à la demande du public pour d'autres véhicules. La livraison des véhicules que nous avons commandés dans le cadre du projet pilote a été retardée.

Le sénateur Nolin: On aurait voulu vous offrir la loi plus rapidement.

Mr. Dupuis: The manufacturers must meet our long-term demands. We want them to work together with the companies installing these fuel systems. Last year in Texas, we watched a demonstration of vehicles that operate on natural gas. An explosion in the air filter occurred. The GM manufacturers witnessed the demonstration. We want assurances that the necessary modifications will be made. There could be a danger for our employees.

Another time, people were standing around the vehicle and the hood popped open. We were told that this defect would be corrected. The manufacturers claim that they are not responsible. We want to know that the manufacturers are satisfied and that the vehicle warranties will be honoured.

Senator Nolin: The legislation is scheduled to come into force on April 1, 2004. Treasury Board and the various agencies have been given all the time they need to coordinate in the best possible way the efforts of the manufacturers and those who maintain the vehicles, and to address warranty and cost concerns.

[Translation]

The legislation will have a spin-off effect on the general public. When the federal government adopts an important policy such as this one, the hope is that it will have a beneficial effect. The time factor is important to us. It is pointless for us to impose legislation that cannot be implemented in a short period of time.

[English]

The transition phase is critical to ensuring that the message is getting across. I think that it is. Everything is in place to facilitate an efficient, cost-efficient transition. Would anyone else care to comment on this matter?

Mr. Dupuis: Indeed, as my colleague has mentioned, Natural Resources Canada is working closely with Treasury Board and Environment Canada to provide the various tools and policies that will help implement Bill S-7, and indeed the program with respect to the fleet, which includes all the aspects that my colleague mentioned in his presentation.

We are currently negotiating with the automobile industry in two fora. First, we are negotiating under the National Air Issues Coordinating Council. Secondly, as a result of a study by the Canadian Council of Ministers of the Environment, we are proceeding with a consultation with industry, both the manufacturers of automobiles and the fuel-producing industries, to see if we can develop agreements between the automobile manufacturers and the fuel-producing industries, and their clients, if that is possible, to break through the difficulties that my colleague has pointed out.

There is no doubt that the success of the implementation of Bill S-7 will require some further developments from the side of the automobile manufacturers. The number and range and variety of alternative-fuel vehicles that are produced as original vehicles from the manufacturers is still quite restricted. I think the

M. Dupuis: Nous croyons que les manufacturiers doivent rencontrer nos demandes à long terme. Nous voulons qu'ils travaillent à l'unisson avec les compagnies qui font ces installations. On a vu dans des démonstrations l'an passé au Texas des véhicules fonctionnant au gaz naturel. Cela créait une explosion dans le filtreur à air. Les manufacturiers de GM étaient là. On veut être au courant et sûr que cela sera modifié. Cela peut être dangereux pour nos gens.

Cette fois-là, on était un groupe de gens qui regardait autour de l'auto, le capot était ouvert. Le couvercle a levé. On a dit que ce serait rectifié. Les manufacturiers disent qu'ils ne sont pas responsables. On veut s'assurer que les manufacturiers sont satisfaits et que les garanties sur nos véhicules sont respectés.

Le sénateur Nolin: La mise en application de la loi a été fixée au 1^{er} avril 2004. On a donné la latitude temporelle la plus grande au Conseil du Trésor et aux différents organismes pour vous assurer d'une coordination la plus efficiente possible entre les manufacturiers, ceux qui entretiennent les véhicules, les garanties, le coût.

[Français]

Il va y avoir un effet d'entraînement sur la population en général. Lorsque le gouvernement fédéral adopte une politique aussi importante, on espère que cela aura un effet bénéfique. L'élément temps est important pour nous. Cela ne nous donne rien d'imposer une loi inapplicable dans un court délai.

[Traduction]

La transition nous préoccupe pour voir si le message est bien compris. Je pense que oui. Tout est mis en oeuvre pour faciliter la transition la plus efficace au moindre coût possible. Est-ce que d'autres ont des commentaires sur cette question d'intégration et d'opération du Conseil du Trésor.

M. Dupuis: Au fait, comme l'a indiqué mon collègue, Ressources naturelles Canada travaille en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor et Environnement Canada à l'élaboration des divers outils et politiques qui permettront de mettre en oeuvre le projet de loi S-7 et le programme concernant le parc automobile, qui inclut tous les aspects dont a parlé mon collègue dans son exposé.

Nous négocions actuellement avec l'industrie automobile dans le cadre de deux comités. Premièrement, nous négocions avec le comité de coordination national sur les problèmes atmosphériques. Deuxièmement, à la suite d'une étude menée par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, nous menons actuellement une consultation auprès de l'industrie, des constructeurs automobiles et des industries de production de carburants, afin de voir s'il est possible d'amener les fabricants d'automobiles et les industries de production de carburants à signer des ententes avec leurs clients dans le but de régler les difficultés qu'a relevées mon collègue.

Il ne fait aucun doute que le succès de la mise en oeuvre du projet de loi S-7 nécessitera d'autres innovations de la part des fabricants automobiles. Le nombre, le rayon d'action et la diversité des véhicules alimentés aux carburants de remplacement qui sont produits comme tels sont encore assez limités. Je crois

comments from all those who are participating in the program around the table has demonstrated that.

As I said, we have one consultation now under way with the vehicle manufacturers and the fuel producers and we are set for a workshop early in the summer to discuss the possibility of making arrangements between the fuel producers and the automobile manufacturers effectively to deliver vehicles where they are needed, when they are needed, for purchase orders.

The other framework that we have with the automobile producers is a memorandum of understanding between the North American motor vehicle manufacturers, represented by the Motor Vehicle Manufacturers Association, and the major offshore manufacturers to discuss the process and mechanisms by which we can implement a whole range of policies including energy efficiency, the incorporation of technology, help in training drivers, and the applications of alternative-fuel vehicles.

This process is not going to be easy. The manufacturers are pushed back and forth by the processes in the United States, and the ebb and flux of the laws and the markets in the United States, as well as the markets in Canada. But they have come together with us in all seriousness to try to find mechanisms whereby we can find ways to deliver the right vehicle at the right time to the markets that we hope will be developed under Bill S-7.

Col. John Stewart: I think it is important to underscore the kind of cooperation and coordination that takes place among all of the players in this game. We are, as fleet owners and managers, all in the same boat, so to speak. We all have a commitment to do whatever it is that we can do to achieve the goals of the bill.

While we may all have different operating circumstances and may also have different factors bearing upon the way we conduct our various cost and business analyses, the kind of cooperation and coordination that we do have allows us almost to feed off each other. We learn from each other's situation. We have an opportunity to deal with Natural Resources Canada and the Treasury Board regarding the particular factors that bear on what our business is and how we have to go about conducting that business.

So the environment and the framework for the right kind of consultation, the right kind of coordination and the right kind of cooperation is there, and we are all very full participants in that. Certainly from DND's point of view, we have had every opportunity we needed to speak with Treasury Board regarding the life-cycle cost factors affecting how we manage our fleets. We have also had the opportunity to deal with Natural Resources Canada on the cost-analysis program they are coming out with, and we have offered to test their software for that program; in fact, I think we are getting a copy of it next week.

que les commentaires de tous ceux qui participent au programme et qui sont ici aujourd'hui en sont la preuve.

Comme je l'ai dit, nous menons actuellement une consultation auprès des fabricants de véhicules et des producteurs de carburants et nous tiendrons un atelier au début de l'été pour discuter de la possibilité de conclure des ententes entre les producteurs de carburants et les fabricants automobiles afin d'avoir des véhicules là où ils sont nécessaires, quand on en a besoin et que l'on peut commander.

L'autre cadre de travail que nous avons établi avec les constructeurs d'automobiles est un protocole d'entente signé entre les fabricants de véhicules automobiles nord-américains, représentés par la Motor Vehicle Manufacturers Association, et les grands fabricants à l'étranger afin de discuter des processus et des mécanismes nous permettant d'appliquer une vaste gamme de politiques, portant entre autres sur l'efficacité énergétique, l'incorporation de la technologie, l'aide à la formation des conducteurs et les utilisations des véhicules alimentés aux carburants de remplacement.

Cela ne sera pas facile, car les fabricants sont ballottés à droite et à gauche par les processus adoptés aux États-Unis, les aléas des lois et des marchés américains et canadiens. Mais ils ont fait équipe avec nous, avec tout le sérieux nécessaire, pour tenter de trouver des mécanismes nous permettant de produire le bon véhicule, au bon moment et pour les bons marchés qui, nous l'espérons, se développeront conformément aux exigences du projet de loi S-7.

Le colonel Stewart: Je pense qu'il est important de souligner la collaboration et la coordination dont font preuve tous les intéressés. En tant que propriétaires et gestionnaires de parcs automobiles, nous sommes tous dans le même bateau, pour ainsi dire. Nous sommes déterminés à tout mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs du projet de loi.

Même si nous faisons tous face à des réalités opérationnelles différentes et que nous devons tenir compte de facteurs différents dans la façon de mener nos analyses de coûts et de rentabilisation, la collaboration et la coordination qui existent nous permettent de tirer parti des connaissances de l'un ou de l'autre, ou presque. Nous profitons de la situation de chacun. Nous avons la possibilité de traiter avec Ressources naturelles Canada et le Conseil du Trésor au sujet des facteurs particuliers qui influent sur nos activités et sur la façon de les mener.

Nous évoluons donc dans un milieu propice, nous avons le cadre de travail qu'il nous faut pour procéder aux bonnes consultations, pour assurer le type de coordination et de collaboration nécessaires, et tous nos efforts sont orientés en ce sens. Bien sûr, nous au MDN, nous avons eu toutes les possibilités qu'il fallait de nous entretenir avec les représentants du Conseil du Trésor sur les facteurs reliés au coût du cycle de vie qui influent sur la gestion de notre parc automobile. Nous avons également eu l'occasion de discuter avec les représentants de Ressources naturelles Canada du programme d'analyse des coûts que ce ministère va proposer, et nous leur avons offert de mettre à l'essai le logiciel de ce programme; en réalité, je pense que nous en aurons une copie la semaine prochaine.

I simply wanted to underscore the importance that, collectively, we see in that kind of coordination and cooperation. I think that that, in itself, is a significant enabler to our coming together to achieve here what it is that we want to achieve.

The Chairman: Unless anyone else wishes to comment on Senator Nolin's remarks and questions, Senator Spivak has a question.

Senator Spivak: This is very useful and interesting information to those of us who went through the initial stages of the legislation.

I have two basic questions here. It seems to me that in the Department of Natural Resources you give priority to the things that can be done right away: reduction of fleet size and energy efficiency. Am I right in saying that you are placing priorities? I wonder whether the other departments are also prioritizing in that way, that is, looking at reducing fleet size and opting for energy efficiency, because of the natural obstacles that we all know about in terms of infrastructure and manufacturing of alternative-fuel vehicles.

In particular, I would like to ask the gentlemen from the RCMP this question: I note that with a fleet of 8,000 vehicles you are purchasing 2,400 each year. Is that going up or down, or is that normal? What is the rationale? Are these requirements ongoing and necessary? Also, how do you see going about reducing the number? I would like comments from the other departments as well.

Mr. Richter: I can give you a global response. Originally, in terms of costs of operation, natural events have reduced our gas consumption relatively significantly; because of lack of increases, particularly in contract policing jurisdiction, relatively stable workload but an increase in activity, we have had less and less time to patrol, and so we are doing more, relatively speaking, in response to that. Also, the vehicles have become more efficient, so the costs of both maintenance and gas consumption have gone down a fair bit.

I think our vehicle population at 8,000, plus or minus, is relatively stable. Many of our cuts have been made in our national headquarters and in division administration, as well as in a flattening of the numbers of levels of supervision. Up to now we have met a good number of our reductions in that way, so our operational fleet has not been as significantly affected as some of the most affected departments. Perhaps Mr. Dupuis could talk about the number of vehicles being ordered.

Mr. Dupuis: On the number of vehicles being ordered, there has been a reduction; we are going to be reducing. As the Assistant Commissioner is saying, we are stable at the moment, but because of the number of police officers we have out there serving, it means that we have a ratio, in some areas, of six to one vehicle. The rest of the people might think that we have a vehicle for every police officer. We do not.

Je tenais simplement à préciser à quel point nous tenons tous à cette coordination et à cette coopération. En soi, je crois que c'est là un élément crucial qui nous permet d'unir nos forces pour atteindre les objectifs que nous visons.

Le président: À moins que quelqu'un d'autre ne veuille faire un commentaire sur les remarques et les questions du sénateur Nolin, je céderai la parole à le sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak: Les renseignements fournis ce matin sont très utiles et très intéressants pour nous qui avons assisté aux premières étapes de la rédaction du projet de loi.

J'aimerais poser deux questions de base. Il me semble qu'au ministère des Ressources naturelles, vous accordez la priorité aux choses qui peuvent se faire immédiatement: réduire la taille du parc automobile et améliorer l'efficacité énergétique. Ai-je raison de dire que vous établissez des priorités? Je me demande si les autres ministères font de même, s'ils envisagent de réduire leur parc automobile et d'améliorer l'efficacité énergétique, compte tenu des obstacles naturels que nous connaissons, notamment à l'infrastructure et à la fabrication des véhicules alimentés aux carburants de remplacement.

J'aimerais poser une question bien précise aux représentants de la GRC: je note que votre parc automobile est de 8 000 véhicules et que vous en achetez 2 400 par an. Est-ce que ce nombre augmente ou diminue, ou est-ce normal? Comment justifiez-vous cela? Ces besoins sont-ils constants et nécessaires? En outre, comment prévoyez-vous réduire votre parc? J'aimerais avoir des commentaires des représentants des autres ministères également.

M. Richter: Je peux vous donner une réponse générale. Au départ, en ce qui concerne les frais d'exploitation, les événements nous ont amenés à réduire considérablement notre consommation d'essence; en raison d'une charge de travail moins grande, particulièrement dans les régions où nous offrons des services policiers à contrat, d'une charge de travail relativement stable mais d'un accroissement des activités, nous avons moins de temps pour patrouiller et, toutes proportions gardées, nous faisons plus d'efforts pour réduire notre consommation d'énergie. En outre, aujourd'hui les véhicules consomment moins, donc les frais d'entretien et d'essence ont diminué passablement.

Je pense que notre parc d'environ 8 000 véhicules est relativement stable. Nombre des compressions ont été effectuées à la Direction générale et dans les divisions administratives et plusieurs niveaux de surveillance ont été éliminés. Jusqu'à maintenant, nous avons atteint bon nombre de nos objectifs de compression de cette façon, si bien que notre parc opérationnel n'a pas été aussi atteint que celui de certains des ministères les plus touchés. M. Dupuis pourrait peut-être vous parler du nombre de véhicules en commande.

M. Dupuis: Il y a aussi réduction de ce côté-là, nous allons réduire le nombre de véhicules en commande. Comme l'a dit le commissaire adjoint, la situation est stable en ce moment, mais compte tenu du nombre d'agents de police en fonction, nous avons dans certaines régions un ratio de six agents pour un véhicule. Les gens pensent peut-être que chaque agent a son véhicule, mais ce n'est pas le cas.

Some of our vehicles are older ones that we have had maybe five or six years. Because of low mileage in certain areas, we try to rotate them. We have also put in a vehicle committee, internally to the RCMP, where we are looking at the downsizing of our vehicles and the types of vehicles we will be using in the future, because, as we know, we are faced with Crown Vics at the moment because GM is getting out of the Caprice. So we have to look at what types of other models we could use for police work, with probably smaller engines, as long as they can perform.

The weight factor is the other item we are looking at in our vehicles. As you know, with the natural gas vehicles we have tried to look at the equipment we are putting in, plus the cylinders already in there, to see whether these cars will hold the road properly. Because we put a lot of equipment in our vehicles, we are looking at the types of equipment we can put in these vehicles, to see if we can downsize that also — for instance, whether we need smaller laptops versus the big terminals we used to have in our vehicles.

This has a total impact on what a vehicle costs us with the equipment and the vehicle itself. So from the point of view of our budget, we are looking very seriously at reducing the number of our applications.

Senator Spivak: But your target is not the 40 per cent that Natural Resources is looking at?

Mr. Dupuis: No.

Senator Spivak: Do you have some idea of what your target might be?

Mr. Dupuis: With the subcommittee that is created, right now we are progressing in a pilot stage on both types of gas vehicles. We are trying it in Ottawa here and we are trying some in British Columbia. Also, we are looking at our counterparts in the committee to see what we can do collectively, because, again, we want to be cautious, rather than going into this full-fledged, not knowing what the effects are totally. I think the committee is the way to go for us to do it collectively.

If we put a percentage on at this time and we cannot meet it because of our operational needs, this is where we have to answer to the public out there that we are serving. We are in contract with these provinces and municipalities; we are providing them with that service; so it is very important that we do not commit ourselves too far ahead without knowing what is out in the future in terms of manufacturers and availability.

Mr. Richter: On the number of vehicles, I think 2,400 is probably going to be relatively stable. While there are going to be reductions in many of the provincial budgets across the country, we are also policing some areas that are expanding, like the lower mainland of British Columbia; the number of police officers there is increasing rather than being stable or reducing. My general sense is that the numbers of vehicles that we will continue to order will be in the same general range.

Certains de nos véhicules nous servent déjà depuis cinq ou six ans. Parce que certains véhicules ne font pas beaucoup de kilométrage dans certaines régions, nous essayons de faire une rotation. Nous avons également créé un comité sur les véhicules, un comité interne à la GRC, chargé d'examiner la réduction de la taille de nos véhicules et le type de véhicules que nous utiliserons à l'avenir parce que, comme nous le savons, nous devons acheter des Crown Victoria actuellement vu que GM ne produit plus la Chevrolet Caprice. Donc, nous devons voir les autres modèles que nous pourrions utiliser pour le travail policier, probablement dotés d'un moteur plus petit, à condition qu'ils soient performants.

Le poids est un autre critère dont nous tenons compte dans l'achat de nos véhicules. Comme vous le savez, pour les véhicules alimentés au gaz naturel, nous avons tâché d'examiner l'équipement que nous y ajoutons, plus les réservoirs qui sont déjà là, afin de voir s'ils seront efficaces. Parce que nous installons beaucoup d'équipement dans nos véhicules, nous examinons le type de matériel que nous pouvons y installer; nous voulons voir si nous ne pourrions pas réduire ce matériel — par exemple, en installant des ordinateurs portatifs plus petits comparativement aux gros terminaux que nous y avions par le passé.

Tout cela influe sur ce que nous coûte un véhicule, voiture et équipement compris. Nous devons donc effectuer des compressions budgétaires et nous songeons très sérieusement à réduire le nombre de nos commandes.

Le sénateur Spivak: Mais votre objectif, n'est-ce pas les 40 p. 100 que prévoient les Ressources naturelles?

M. Dupuis: Non.

La sénateur Spivak: Est-ce que vous avez une idée de votre objectif?

M. Dupuis: De concert avec le sous-comité qui a été créé, nous avons actuellement un projet pilote sur les deux types de véhicules. Ce projet est en cours ici même à Ottawa et en Colombie-Britannique. En outre, nous essayons de voir où en sont nos collègues membres du comité afin de savoir quelles mesures collectives nous pourrions adopter, car là encore, nous voulons user de prudence plutôt que d'y aller «à plein gaz», sans savoir les effets qu'auront nos décisions. Je crois que le comité est pour nous le meilleur moyen de réunir nos efforts.

Si nous établissons un pourcentage de conversion en ce moment et que nous n'arrivons pas à l'atteindre en raison de nos besoins opérationnels, c'est là que nous devons répondre à la population que nous desservons. Nous avons passé des contrats avec certaines provinces et municipalités, nous leur offrons les services policiers, il est donc très important que nous ne nous engageons pas trop à l'avance sans savoir à quels fabricants de véhicules nous ferons appel et si les véhicules seront disponibles.

M. Richter: Pour ce qui est du nombre de véhicules, je crois que le chiffre de 2 400 restera probablement relativement stable. Si de nombreuses provinces vont réduire leur budget, nous offrons également des services policiers dans certaines régions en expansion comme le lower mainland de la Colombie-Britannique où le nombre d'agents de police augmente au lieu de rester stable ou de diminuer. Je crois vraiment que le nombre de véhicules en commande ne changera pas.

Col. Stewart: The downsizing aspect, I think for us, is a pervasive one that will be going on and will be continuing for some time. However, we will still be essentially covering much of the same scope of work that our ATF-potential vehicles would be used for. The fact that we are reducing the infrastructure does not necessarily directly affect the scope of work that we still have to do. We will still have to do the same scope of work; but within a reduced overall infrastructure.

One of the aspects is that there will be a move toward reduced fleet sizes. We are moving toward a program of devolving the responsibility for both identifying the funding and identifying the requirement for vehicle support in the department to those formations that will actually be responsible for using them. We will still manage our vehicle systems from a departmental point of view, but in the interests of better management we are devolving responsibility to determine what is required and the funding for that to the other level formations that are lower than the National Defence headquarters.

In terms of a percentage, there is no specific level of funding that is projected out for three, four or five years for vehicle acquisition. It is reviewed annually along with all of the rest of the department's funding requirements and, of course, those requirements, like any good business, are prioritized based on what is the priority focus of the department. The priority focus of our department, of course, is the support of military operations in the field. Our forces deployed in support of United Nations' activities in which we are currently involved obviously take a large chunk of our operating capacity and our funding, and certainly the budget cuts that the department has been subjected to since 1989 have forcefully brought it to our attention that we really have to do a good job of doing that prioritization.

The target fleet we have focused on is that which represents the best potential for transition to alternative fuels. However, if we decided in any given year to acquire, say, 500 vehicles, it might well be that the available funding allocation would in fact only support the acquisition of 200 vehicles. Of course, what we would then have to do, based on our business case analysis and the operational feasibility, would be to deal with the issue of reaching that required percentile that is in the bill. I think that is a challenge for all of us.

We have just now embarked on our entire process of operational feasibility assessments and developing our business cases. We expect to have that completed by September, which will allow us to effect any procurements for this fiscal year as well as the start of '97-98.

Senator Cochrane: I, too, have learned quite a bit from our witnesses this morning and I want to thank them for appearing.

Having just come back from Vancouver, I can say that I have seen the results there of converting to alternative fuels, especially in the improvement of the air, because all of the taxis in Vancouver have been converted to this new technology. I understand that propane emission is very minor and that emission of natural gas is zero. All the taxi drivers tell me that the reason they have converted to natural gas is that they spend exactly half

Le colonel Stewart: Pour nous, la réduction continuera. Nos véhicules traditionnels effectueront sensiblement les mêmes tâches que celles auxquelles seront affectés les véhicules pouvant être convertis aux carburants de remplacement. Le fait que nous réduisons l'infrastructure du ministère ne va pas nécessairement avoir d'effet sur le genre de travail que nous avons toujours à faire. Le travail restera toujours le même, c'est l'infrastructure globale qui sera réduite.

Il faut dire cependant que l'on tentera, entre autres, de réduire le parc automobile. Nous discutons actuellement d'un programme visant à confier la responsabilité de trouver les fonds et d'établir les exigences en ce qui concerne les véhicules du ministère aux unités qui en auront la charge. Nous continuerons de gérer les systèmes d'achat de véhicules selon les normes du ministère, mais pour une meilleure gestion, nous confions la responsabilité de déterminer les besoins et les crédits permettant de répondre à ces besoins à d'autres unités de niveau inférieur à celles du Quartier général de la Défense nationale.

Aucun pourcentage précis de financement n'est prévu pour l'acquisition des véhicules au cours des trois, quatre ou cinq prochaines années. Le pourcentage est révisé annuellement, tout comme les autres crédits du ministère et, bien sûr, ces besoins, comme dans toute bonne entreprise, sont établis par ordre de priorité selon les exigences du ministère. La principale priorité de notre ministère, bien sûr, est l'appui des opérations militaires sur le terrain. Le personnel affecté au soutien des activités des Nations Unies auxquelles nous participons actuellement mobilise évidemment une très large part de notre capacité opérationnelle, et il ne fait aucun doute que les compressions budgétaires auxquelles le ministère a été assujéti depuis 1989 nous ont fait comprendre à quel point nous devons vraiment faire un bon travail dans l'établissement des priorités.

Le parc cible que nous recherchons est celui qui offre les meilleures possibilités de transition vers les carburants de remplacement. Cependant, si nous décidions une année d'acquérir, disons, 500 véhicules, il se pourrait très bien que nous n'ayons les fonds nécessaires pour en acheter que 200. Bien sûr, ce que nous devrions faire alors, en nous basant sur notre analyse de rentabilisation et sur la faisabilité opérationnelle, serait d'essayer de respecter le pourcentage établi dans la loi. Je pense que c'est là un défi pour chacun de nous.

Nous venons tout juste d'entreprendre tout le processus d'évaluation de la faisabilité opérationnelle et d'analyse de rentabilisation. Nous devrions avoir terminé ce travail d'ici septembre, ce qui nous permettra d'effectuer les achats pour l'exercice en cours de même que pour le début de 1997-1998.

Le sénateur Cochrane: Moi aussi, j'ai beaucoup appris de nos témoins ce matin et je tiens à les en remercier.

Je reviens tout juste de Vancouver, et je peux vous dire que j'y ai vu les résultats de la conversion aux carburants de remplacement, surtout en ce qui concerne l'amélioration de la qualité de l'air, car tous les taxis de Vancouver utilisent maintenant cette nouvelle technologie. Je crois savoir que les émissions de propane sont très minimes et que les émissions de gaz naturel sont nulles. Tous les chauffeurs de taxi m'ont dit que la raison pour laquelle

as much money on natural gas as they used to on gasoline; so their costs have gone down by half.

I was also speaking with the bus drivers. They tell me the exact same thing, and they are very happy. They must have some manufacturers sold on this idea in order to accommodate the large fleet of taxis and the large fleet of buses that serve the Vancouver region.

Does the RCMP have a pilot project in place to use natural gas? Is there anything going on now? If so, what success have you had and how long has the project been in place? I understand from the Natural Resources group, I think, that you are using propane right now, but could you let me know what the status is of RCMP vehicles in regard to natural gas at the moment.

Mr. Keith Paremain, OIC, Fleet Program Administration, RCMP: I will try to answer that one. At this point in time we have two natural gas Ford Crown Victorias on order. They have been on order since the beginning of the year. We do not expect to get them until the middle of June. We also have six vehicles that were converted to natural gas in the lower mainland B.C. area, which we have identified as a viable operating area for the RCMP, in that there is a large enough geographical area for our people policing there to be able to get fuel within their operating area. At the moment we are just getting into this field. We do not have any data that we can analyze and say, "This is the direction to go in." As you may realize, much of this industry is in its infancy.

One thing we had hoped to do was to get six new Ford Crown Vics for this model year. However, because of our operations requirements, we were able to find good homes for only two. It is very important that whoever has these vehicles makes sure that they are given a fair chance to prove their value. We have discovered that, in respect of the two that we ordered, their performance is not what we desired, but it was a case where operating these vehicles would give us a lot of experience in many areas.

In the next model year, the Crown Victoria is going to have a considerably enhanced performance and we expect to purchase more of them than we did in this model year. That is definite.

Mr. Richter: Just to add to that, I have a great deal of interest in this area, so every time I get into a taxi cab I wonder to myself what fuel the vehicle runs on. Two weeks ago I took a taxi in Ottawa that had a dual system, using both gas and natural gas. The driver said he uses natural gas quite a bit, but he needs the gas as back-up because he cannot always count on having a full tank, or cannot always count on supply. And that is right here in Ottawa.

In Regina about three months ago, in the middle of winter, a taxi driver told me he owned two cabs and drove them constantly. One had 400,000 kilometres on it and the other one had 600,000

ils se sont convertis au gaz naturel, c'est que cela leur coûte la moitié moins cher que pour utiliser l'essence, donc leurs coûts ont été réduits de moitié.

J'ai aussi parlé avec les chauffeurs d'autobus qui m'ont dit exactement la même chose, et ils en sont très heureux. Il doit y avoir certains fabricants de véhicules qui sont acquis à cette idée pour répondre aux besoins du vaste parc de taxis et d'autobus qui desservent la région de Vancouver.

Est-ce que la GRC mène actuellement un projet pilote sur l'utilisation du gaz naturel? Est-ce qu'il se passe quelque chose actuellement? Si oui, quel succès avez-vous obtenu et depuis combien de temps le projet est-il à l'essai? Si j'ai bien compris les représentants de Ressources naturelles Canada, vous utilisez du propane actuellement, mais pourriez-vous me dire ce qu'il en est des véhicules de la GRC alimentés au gaz naturel pour l'instant?

M. Keith Paremain, officier responsable de la gestion des parcs roulant et navigant, GRC: Je vais tenter de répondre à votre question. En ce moment, nous avons commandé deux Ford Crown Victoria fonctionnant au gaz naturel. Elles sont en commande depuis le début de l'année et nous n'en prévoyons pas la livraison avant la mi-juin. Nous avons également six véhicules qui ont été convertis au gaz naturel dans le lower mainland de la Colombie-Britannique, région qui nous a semblé intéressante, en ce sens que la région géographique couverte par nos agents de police est assez grande et qu'on y trouve le carburant nécessaire. Actuellement, nous commençons à peine à utiliser le gaz naturel. Nous n'avons pas de données à analyser pour dire: «Voici, c'est l'orientation qui s'impose». Comme vous le réaliserez peut-être, cette industrie n'en est pratiquement qu'à ses débuts.

Nous espérons obtenir six nouvelles Ford Crown Victoria de l'année. Cependant, en raison de nos besoins opérationnels, nous n'avons pu en mettre que deux à l'essai. Il est très important de dire que les personnes à qui on confie ces véhicules doivent s'assurer qu'on leur donne suffisamment de chances de prouver leur efficacité. Nous avons découvert, en ce qui concerne les deux qui ont été commandés, que leur rendement n'est pas ce que nous souhaitions, mais nous nous sommes dit qu'utiliser ces deux véhicules nous donnerait beaucoup d'expérience à bien des égards.

L'an prochain, la performance de la Crown Victoria sera considérablement améliorée et nous prévoyons en acheter plus que nous ne l'avons fait pour le modèle de cette année. Ça, c'est certain.

M. Richter: Pour dire encore un mot là-dessus, je m'intéresse beaucoup à cette question, si bien que chaque fois que je prends un taxi, je me demande quel carburant alimente le véhicule. Il y a deux semaines à Ottawa, j'ai pris un taxi qui utilisait les deux systèmes, l'essence et le gaz naturel. Le conducteur m'a dit qu'il utilise le gaz naturel assez souvent, mais qu'il a besoin d'essence comme carburant de secours parce qu'il ne peut pas toujours avoir un plein réservoir de gaz naturel ou ne peut pas toujours se ravitailler. Et ça, ça se passe ici même à Ottawa.

À Regina, il y a environ trois mois, au milieu de l'hiver, un chauffeur de taxi m'a dit qu'il possédait deux voitures et qu'il les utilisait constamment. L'une affichait 400 000 kilomètres, l'autre,

kilomètres. They were both propane. He was going to replace the 600,000 kilometre vehicle and I asked him what he was going to replace it with. He said he was going to replace it with gas.

We try to get 150,000 to 200,000 kilometres out of our vehicles, but because of the operational stress that is on them and the constant use, we cannot go to that; we are not able to go, economically, to those high levels. So the taxi companies will be able to amortize their savings over quite a bit longer time; and often they purchase ex-police cars at a pretty reasonable price and convert them. That is just my unscientific survey.

Senator Cochrane: My next question is probably for all departments. Do you feel that the problems involved in the accessibility of alternative fuels and the manufacturing of the vehicles to use them could be resolved by the year 2004, if you had complete cooperation and coordination on all the other problems you are encountering now because this is a new concept?

Mr. Richter: Technologically, I suspect that they could be, because we would want to work together. What hindered us in the 1980s with the use of propane was that there was not a market; the public was not buying and so the manufacturers stopped making the car because there was not enough money in it, or it was not a good investment.

Senator Cochrane: But I believe the thinking has changed now.

Mr. Richter: Yes. So it may depend on demand.

Mr. MacLeod: I would agree. I think there is a real synergy that goes on here. The more it happens, the more the markets will respond. My people tell me that today in Canada there are actually more depots for propane than there are for diesel fuel, which is a real change, real progress. I think that is a good sign.

Senator Cochrane: I have one more question. This one is for Correctional Service Canada. Are you emphasizing fleet reduction within your department?

Mr. Hooper: Yes, without wishing to sound like a bureaucrat, we are, as much as we can. Unlike many of our colleagues, we, unfortunately, are not faced with a declining market. We have an expanding market. However, we are trying to reduce the ratio of vehicles. By way of illustration, in the last two years we have acquired or constructed six new facilities. We have expanded our parole operations. We have increased the size of some of our existing institutions by 30 to 50 per cent, and in some cases virtually by 100 per cent, and yet we have added only 40 vehicles to our fleet, whereas, in the past, we would have probably added closer to a 100. In other words, we are reducing the numbers that we use and we are reducing the size of the vehicles that we are prepared to use so that they are somewhat more efficient.

600 000 kilomètres. Les deux fonctionnaient au propane. Il s'apprêtait à remplacer le véhicule affichant 600 000 kilomètres et je lui ai demandé par quoi il allait le remplacer. Il m'a dit qu'il allait le remplacer par un véhicule à essence.

Nous essayons de faire de 150 à 200 000 kilomètres avec nos véhicules, mais compte tenu de nos exigences opérationnelles et de l'usage constant qu'on en fait, nous ne pouvons pas nous rendre jusque là, nous sommes incapables, sur le plan économique, d'atteindre ces hauts niveaux de rendement. Les sociétés de taxi, elles, vont pouvoir réaliser leurs économies sur une période passablement plus longue et acheter souvent d'anciennes voitures de police à un prix assez raisonnable et les convertir. Voilà pour mon sondage non scientifique.

Le sénateur Cochrane: Ma prochaine question s'adresse probablement à tous les ministères. Croyez-vous que les problèmes que comportent l'accessibilité des carburants de remplacement et la fabrication des véhicules pouvant les utiliser pourraient être résolus d'ici à l'an 2004 si vous pouviez compter sur la coopération et la coordination pleines et entières de tout le monde pour régler les autres problèmes qui se posent aujourd'hui du fait qu'il s'agit d'un concept nouveau?

M. Richter: Sur le plan technologique, je pense que c'est possible, parce que nous voulons travailler en collaboration. Ce qui nous a ralentis dans les années 1980 pour ce qui est de l'usage du propane, c'est qu'il n'y avait pas de marché; les gens n'achetaient pas les véhicules, si bien que les fabricants ont cessé d'en construire parce que cela n'était pas assez rentable, ou que ce n'était pas un bon investissement.

Le sénateur Cochrane: Mais je crois que les gens pensent différemment aujourd'hui.

M. Richter: Oui. Donc, cela peut dépendre de la demande.

M. MacLeod: Je suis d'accord. Je pense qu'il existe une véritable synergie. Plus on achètera de ces véhicules, plus les marchés vont réagir. Mes employés me disent qu'aujourd'hui au Canada, il y a plus de stations-service pour le propane que pour le diesel, ce qui est un véritable changement, un véritable progrès. Je pense que c'est bon signe.

Le sénateur Cochrane: J'aimerais poser une autre question qui s'adresse aux représentants du Service correctionnel du Canada. Est-ce que vous visez la réduction du parc automobile au sein de votre service?

M. Hooper: Oui, sans faire trop bureaucrate, je dirais que oui, le plus possible. Contrairement à nombre de nos collègues, malheureusement, notre demande ne diminue pas, au contraire. Cependant, nous essayons de réduire le ratio voiture-fonctionnaires. À titre d'exemple, au cours des deux dernières années, nous avons acquis ou construit six nouveaux établissements. Nous avons étendu nos activités concernant la libération conditionnelle. Nous avons agrandi certains de nos établissements de 30 à 50 p. 100, et dans certains cas, de près de 100 p. 100. Pourtant, nous n'avons ajouté que 40 véhicules à notre parc alors que par le passé, nous en aurions probablement ajouté près de 100. Autrement dit, nous réduisons le nombre de véhicules que nous utilisons et nous réduisons la taille des véhicules que nous sommes disposés à utiliser afin qu'ils soient un peu plus efficaces.

Senator Cochrane: So your bottom line is a saving?

Mr. Hooper: Relative to what it would have been if we had not introduced these more stringent measures, yes.

Senator Cochrane: How are you going to accommodate these new natural gas vehicles?

Mr. Hooper: We are currently purchasing 50 per cent of our annual acquisition as alternative-fuel vehicles. So, as I said earlier, unlike some of our colleagues' vehicles, which roam far and wide, ours tend to be in relatively limited areas, quite predictable in use, with the exception of parole officers' vehicles, since they go where their customers are. We do not, therefore, anticipate any particular difficulty from an operational point of view in meeting these targets.

Senator Marchand: I want to join the others in congratulating all of you on implementing the use of alternative fuels. It is a practice I have supported for a long time, going back to when I was Minister of the Environment and used to try to do it all the time. But it is going to happen and is happening. I am really delighted.

I just wanted to ask Commissioner Frank Richter of the RCMP to clarify one point. He said something about one vehicle in Saskatchewan having 600,000 kilometres on it. Was it in Saskatchewan you ran across that?

Mr. Richter: That was my taxi example, senator. It was a taxi. Actually the man had two taxis.

Senator Marchand: How many engine changes did he have, or was that 600,000 kilometres on the one engine?

Mr. Richter: I asked him that and it was, I believe, the same engine in both cases. He was close to good mechanical support, he went to the same garage all the time, although repairs were starting to mount up at that point, at least, for this 600,000 kilometre vehicle.

Senator Marchand: Was it a V-8?

Mr. Richter: It was a station wagon. I suspect it may have been, senator. But I was interested in the extent of kilometres that they could get out of that type of vehicle.

Senator Marchand: I expect that out of the alternative-fuel vehicles versus the regular use of gas, you need a fast car and you just do not get the quick performance, I guess. Is that part of the problem with using propane and natural gas, which I guess are the two fuels of choice?

Mr. Richter: Yes. I think that currently in the tests done in the Michigan State Trials both the acceleration and the stopping abilities have been found to be less efficient than for gasoline vehicles at this point. But I would not be surprised to hear that technology could easily overcome that. It is not just performance, but weight. There is a differential there, as I understand it. But with respect to performance, I would not be surprised that

Le sénateur Cochrane: Donc, le mot d'ordre, c'est économie?

M. Hooper: Oui, comparativement à ce que les économies auraient été si nous n'avions pas adopté de mesures plus sévères.

Le sénateur Cochrane: Comment allez-vous intégrer ces nouveaux véhicules au gaz naturel?

M. Hooper: Actuellement, 50 p. 100 de tous les véhicules que nous achetons sont alimentés aux carburants de remplacement. Donc, comme je l'ai dit tout à l'heure, contrairement à certains véhicules de nos collègues, qui doivent parcourir de grandes distances, les nôtres circulent dans des rayons d'action relativement courts, assez prévisibles, sauf les véhicules des agents de libération conditionnelle qui doivent aller rencontrer leurs clients. Par conséquent, du point de vue opérationnel, nous ne prévoyons pas de difficultés particulières à atteindre ces objectifs.

Le sénateur Marchand: Je tiens à me joindre aux autres collègues pour vous féliciter, tous, de vous être mis à utiliser les carburants de remplacement. C'est une pratique que j'appuie depuis longtemps, même quand j'étais ministre de l'Environnement, j'essayais d'utiliser ces carburants en tout temps. Mais les choses vont changer; elles sont en train de changer. Je suis vraiment content.

J'aimerais simplement demander une précision au commissaire Frank Richter de la GRC. Il a parlé d'un véhicule en Saskatchewan qui avait fait 600 000 kilomètres. Est-ce que c'est en Saskatchewan que vous avez vu cela?

M. Richter: C'est l'exemple de mon taxi, sénateur. En réalité, cet homme exploitait deux taxis.

Le sénateur Marchand: Combien de fois avait-il dû changer le moteur, ou a-t-il parcouru les 600 000 kilomètres avec le même moteur?

M. Richter: Je le lui ai demandé et, je crois, que dans les deux cas, c'était le même moteur. Il habitait près d'un bon mécanicien, il allait toujours au même garage, même si les réparations commençaient à être de plus en plus chères à ce moment-là, du moins, pour le véhicule avec lequel il a parcouru 600 000 kilomètres.

Le sénateur Marchand: Est-ce que c'était un moteur V8?

M. Richter: C'était une familiale. J'imagine que c'était un moteur V8, sénateur. Mais ce qui m'intéressait, c'était le nombre de kilomètres qu'il avait pu parcourir avec ce genre de véhicule.

Le sénateur Marchand: Je suppose que lorsque vous utilisez un véhicule alimenté aux carburants de remplacement plutôt qu'un véhicule à essence, il vous faut une voiture rapide et vous n'avez pas les mêmes reprises, je pense. Est-ce là en partie le problème que posent le propane et le gaz naturel qui, je crois, sont les deux carburants de choix?

M. Richter: Oui. Je crois qu'actuellement, d'après les tests effectués par l'État du Michigan, c'est à la fois l'accélération et le freinage qui, a-t-on remarqué, sont moins efficaces que pour les véhicules à essence. Mais je ne serais pas surpris d'apprendre que la technologie pourrait facilement régler ce problème. Il ne s'agit pas uniquement de performance, mais de poids. Il y a une différence ici, si j'ai bien compris. Pour ce qui est de la

technology could overcome that as long as there was a market demand and interest from all the parties concerned.

Senator Marchand: I guess they still beat horses, though.

Mr. Richter: Absolutely, senator, absolutely. In terms of equipment, we use our vehicles as our offices away from home, and they are equipped with radios, computers, video cameras, and all kinds of other equipment. So the cost of the vehicle is now less than the equipment that goes in it.

Senator Adams: Talking about propane and natural gas, I recall that when the committee of a couple years ago was talking about a changeover to natural gas and propane, we had some of the manufacturers appear as witnesses. I believe we heard from Ford, GM and Chrysler.

According to the manufacturers at that time, just one or two years ago, the cost of changing over to alternative fuels was going to be an extra few thousand dollars per vehicle. I am not sure exactly how much they said, but I think they were saying the change from gasoline to natural gas would increase the vehicle's cost by maybe \$2,000 or \$3,000, if my memory is right, and changing to propane would cost \$5,000 or \$6,000 more. Apparently it would cost more to convert to propane, because the nature and location of the fuel tank presented special problems. They even had slides and movies to show what would happen in the event that a propane tank was involved in a direct collision. It would explode, as I recall.

Do you know whether there has been any progress by the manufacturers in that regard?

Mr. Jarvis: I can try to answer your question, senator. There has been an enormous amount of effort, particularly from the major auto producers, to expand their capacity to produce original equipment that can use alternative transportation fuels, particularly natural gas.

It has proved to be a difficult challenge for the auto producers for some of the reasons you were talking about, but also because there has been a desire on their part, and significant success, to improve the environmental performance, as Senator Cochrane was saying. There are vehicles being produced now that use natural gas that have very excellent environmental performance. The difficulty is that all that technology comes at a cost, and the resolution between the additional cost of the technology and the availability of vehicles that are economically attractive for the buyers is still a puzzle that has to be worked out.

To answer a previous question, this is a problem that we can expect to be worked out over the next five to ten years, but it is going to take some time to get there.

Senator Adams: I have one more question. I am mostly using methanol in my car now, and I find it a little bit more costly than regular gasoline; it costs a little more per litre. The thing that saves it is that it is better environmentally.

performance, je ne serais pas étonné que la technologie réussisse à régler ce problème dans la mesure où il existe une demande sur le marché et où les intervenants s'y intéressent.

Le sénateur Marchand: Mais je suppose que ces voitures sont toujours plus rapides que les chevaux, non?

M. Richter: Absolument, sénateur, absolument. En ce qui concerne l'équipement, nos véhicules nous servent de bureaux, ils sont équipés de radios, d'ordinateurs, de caméras vidéo et de toutes sortes de choses. Si bien que le coût du véhicule est maintenant moindre que celui de l'équipement qu'on y ajoute.

Le sénateur Adams: S'agissant du propane et du gaz naturel, je me souviens que le comité d'il y a un ou deux ans a traité de la conversion à ces deux carburants, nous avons entendu le témoignage de certains fabricants d'automobiles. Je crois que nous avons entendu des témoins de Ford, GM et Chrysler.

D'après eux, il y a à peine un an ou deux, il fallait déboursier quelques milliers de dollars de plus par véhicule pour le convertir aux carburants de remplacement. Je ne me souviens pas exactement combien ils ont dit que cela coûterait, mais je pense qu'ils avaient chiffré de 2 à 3 000 \$ la conversion d'un véhicule au gaz naturel, si ma mémoire est bonne, et de 5 à 6 000 \$ de plus pour la conversion au propane. Apparemment, cela devait coûter plus cher pour convertir un véhicule au propane, en raison de l'emplacement et du type même du réservoir à carburant qui pose des problèmes particuliers. Les témoins avaient même des diapositives et des films pour nous montrer ce qui se passerait dans le cas de collision d'un véhicule équipé d'un réservoir au gaz propane. Le réservoir exploserait, si je me souviens bien.

Savez-vous si les fabricants ont réalisé des progrès sur ce plan?

M. Jarvis: Je vais essayer de répondre à votre question, sénateur. Les grands constructeurs automobiles ont déployé des efforts énormes pour être plus en mesure de produire des véhicules neufs pouvant utiliser des carburants de remplacement, plus particulièrement du gaz naturel.

Cela n'a pas été une mince affaire pour les producteurs automobiles pour certaines des raisons que vous avez soulevées, mais aussi parce que l'on constate un désir de leur part, et des progrès énormes ont été réalisés à ce chapitre, de diminuer la pollution environnementale de ces véhicules, comme l'a précisé le sénateur Cochrane. On produit aujourd'hui des véhicules alimentés au gaz naturel et dont le rendement est excellent sur le plan de l'environnement. Le problème, c'est que toute cette technologie est coûteuse et qu'il est encore difficile d'équilibrer les coûts additionnels dus à la technologie d'une part, et la production suffisante de véhicules qui ne sont pas trop chers pour les acheteurs, d'autre part.

Pour répondre à une question posée antérieurement, c'est là un problème que nous pouvons espérer voir résoudre au cours des cinq à dix prochaines années, mais il faudra encore du temps avant d'y arriver.

Le sénateur Adams: J'aimerais poser une autre question. J'utilise surtout du méthanol dans ma voiture actuellement, et je trouve que cela coûte un petit peu plus cher au litre que l'essence. L'avantage de la conversion, c'est que c'est moins polluant.

I heard the RCMP have Crown Victorias. I have a Crown Victoria. It cost me \$40 to fill up my tank yesterday with methanol, and maybe if I used regular gas it would cost me between \$32 and \$33.

Mr. Jarvis: Without presuming to understand the pricing policies of the fuel producers, the price for methanol typically is equal or at a slight premium to the equivalent prices for premium high octane gasoline with which it competes directly. It is difficult to know what the price of methanol would settle out at if you developed a large transmission transportation delivery system.

At the moment, methanol has to bear significant extra charges because it is mostly shipped by truck to local service stations, and not in high volumes. The cost of doing that is relatively high.

The Chairman: We are right on 10:15, so if I may, on behalf of the committee, I would thank the witnesses for appearing this morning. I think they may have sensed a certain desire on the part of the committee to move along faster than is sometimes possible in a difficult transition period.

Gentlemen, we appreciate your efforts and we thank you all very much for coming and enlightening us this morning.

Honourable senators, we will now hear from the next group of witnesses representing the natural gas industry.

Mr. McNeil, I understand that you are going to lead off and introduce the panelists. I welcome you and I turn the microphone over to you, if I may.

Mr. Michael McNeil, President and CEO, Canadian Natural Gas Vehicles Alliance: On behalf of my colleagues and the natural gas industry, I would like to thank this committee and all honourable senators for the opportunity of appearing before you today. As you will hear as we move into our presentations, the natural gas industry has embraced enthusiastically the principles of Bill S-7 and its supporting legislation, the Alternative Fuels Act.

Over this past year, the gas industry as a whole has come together to respond to what we believe is a significant initiative among many which must be taken to address our environmental problems. In fact, the Canadian Natural Gas Vehicles Alliance itself, or CNGVA as it is referred to, is testimony to our concerted effort because it brings together a very diverse industry and focuses our collective action on the problems.

Today, we have with us a number of key players in the natural gas industry, and in particular in the natural gas vehicle industry. In alphabetical order, and coincidentally from west to east, we have Mr. Al Basham from British Columbia, from BC Gas; Mr. Tom Bell from Centra Gas Manitoba Inc., a wholly owned subsidiary of Westcoast Energy and recently reorganized to provide for an NGV specific activity; and Mr. Perry Stover of Consumers Gas.

J'ai entendu dire que la GRC avait des Crown Victoria. J'en ai une moi aussi. Ça m'a coûté 40 \$ pour faire le plein hier au méthanol; or, si j'avais utilisé de l'essence ordinaire, cela m'aurait peut-être coûté 32 \$ ou 33 \$.

M. Jarvis: Je ne prétends pas comprendre comment les producteurs de carburants fixent leurs prix, mais habituellement, le prix du méthanol est égal ou légèrement supérieur à celui de l'essence à indice d'octane élevé avec laquelle il est en concurrence directe. Il est difficile de savoir quel serait le prix du méthanol si l'on disposait d'un vaste système d'approvisionnement et de transport de ce produit.

Actuellement, les détaillants de méthanol doivent absorber des frais supplémentaires importants parce que ce carburant est surtout transporté par camion et acheminé aux stations-service locales; les volumes étant assez faibles, le coût en est relativement plus élevé.

Le président: Il est 10 h 15 pile; alors, si vous le permettez, au nom du comité, j'aimerais remercier les témoins d'être venus comparaître ce matin. Je crois qu'ils auront compris que le comité souhaite aller de l'avant plus rapidement que c'est parfois le cas dans une période de transition difficile.

Messieurs, nous apprécions vos efforts et nous vous remercions beaucoup d'être venus ici ce matin éclairer notre lanterne.

Honorables sénateurs, nous allons maintenant entendre le prochain groupe de témoins qui représentent l'industrie du gaz naturel.

Monsieur McNeil, je crois comprendre que vous allez commencer et nous présenter les témoins. Je vous souhaite la bienvenue et je vous cède le microphone, si vous le voulez bien.

M. Michael McNeil, président-directeur général, Canadian Natural Gas Vehicles Alliance: Au nom de mes collègues et de l'industrie du gaz naturel, je tiens à remercier le comité et tous les honorables sénateurs de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Comme vous le verrez lors de nos exposés, l'industrie du gaz naturel se rallie avec grand enthousiasme aux principes du projet de loi S-7 et de la loi habilitante, la Loi sur les carburants de remplacement.

L'an dernier, tous les secteurs de l'industrie du gaz se sont ralliés autour de ce que nous estimons être un projet important parmi nombre de ceux qui visent à régler nos problèmes environnementaux. La Canadian Natural Gas Vehicles Alliance même, ou la CNGVA comme on dit, témoigne de nos efforts concertés parce qu'elle réunit des intervenants très diversifiés de l'industrie et se concentre sur l'adoption de mesures collectives pour régler ces problèmes.

Nous avons avec nous aujourd'hui divers intervenants clés de l'industrie du gaz naturel, plus particulièrement du secteur des véhicules au gaz naturel. Par ordre alphabétique, et par pure coïncidence, d'Ouest en Est, nous accompagnent aujourd'hui MM. Al Basham de la Colombie-Britannique, qui représente BC Gas, Tom Bell de Centra Gas Manitoba Inc., filiale à cent pour cent de Westcoast Energy qui a été récemment restructurée pour fabriquer précisément des VGN, et Perry Stover de Consumers Gas.

Also in attendance, but not at the witness table, are Mr. Jamie Robinson and Laura Stennett from Consumers Gas, and I understand that Dave MacEacheron may be arriving in a few moments.

These gentlemen and lady and their respective companies are no strangers to this committee. On the other hand, this is the first occasion that the alliance and I have had to appear before you representing the NGV industry at this type of hearing. With your indulgence, I would provide you with a very brief description of what the alliance is, and identify for you our objectives, particularly as they relate to the implementation of the Alternative Fuels Act.

Just over a year ago, the Canadian Gas Association operated a unit known as the NGV development office. It was that office which gave its support and assistance to Senator Kenny in the process of bringing Bill S-7 to fruition. The development office was primarily funded by the gas utility companies across the nation to represent their collective interests in developing the NGV market in Canada.

As Bill S-7 moved through the Senate and on to the floor of the House of Commons, it was recognized by the utilities and the CGA that with such initiatives underway in government, and similar directions being taken by private business, there was a need for a more comprehensive approach to NGV development in Canada.

In addition, a large number of businesses in Canada which had played a key role over the past decade in NGV research and development were anxious to play an equally key role in bringing their proven technology to market. Consequently, the Canadian NGV Alliance was created.

Today, the alliance represents the best interests of the NGV industry at large. Our membership includes gas utility companies, manufacturers of NGV parts and components, gas containment businesses, compression and dispenser companies, installation and service enterprises and other NGV-related organizations, associations and individuals.

Last September, the alliance recruited me, formerly the national president and CEO of the Canadian Automobile Association. Within just a few weeks of my appointment, the alliance revisited its objectives and goals and adopted an even more proactive position in terms of marketing the NGV product. Much of this enthusiasm and vigour was based on the success of Bill S-7 making its way through to proclamation last June. To say that we were excited about the prospect of assisting the federal government to meet its objective to converting its fleet to a more responsible motive fuel would be an understatement.

Under the banners of the Ministers of Environment, Natural Resources Canada and Treasury Board, the alliance fully participated at last fall's "fleet-wise" program and exhibition in Ottawa-Hull. We orchestrated a demonstration ride and drive opportunity, provided speakers for the government workshops and exhibited our NGV technology at the trade show. Following

M. Jamie Robinson et Mme Laura Stennett de Consumers Gas sont aussi présents, mais pas à la table des témoins, et je crois savoir que M. Dave MacEacheron arrivera dans quelques minutes.

Toutes ces personnes et les sociétés qu'elles représentent connaissent bien le comité. Par contre, c'est la première fois que l'Alliance et moi comparaissons pour représenter le secteur des VGN devant un comité comme le vôtre. Si vous me le permettez, je vous ferai une très brève description de l'Alliance, je vous parlerai de nos objectifs, et plus particulièrement de ceux qui concernent la mise en oeuvre de la Loi sur les carburants de remplacement.

Il y a à peine un peu plus d'un an, l'Association canadienne du gaz comptait une unité que l'on appelait le bureau de construction des VGN qui a accordé son appui et son aide au sénateur Kenny dans l'élaboration du projet de loi S-7. Le bureau était financé principalement par les sociétés gazières de tout le pays pour représenter leurs intérêts dans le développement d'un marché de VGN au Canada.

Tout au long du cheminement du projet de loi S-7 au Sénat et à la Chambre des communes, les sociétés de services publics et l'ACG se sont dites d'avis que vu l'intérêt porté par le gouvernement, et l'orientation parallèle des entreprises privées, il fallait adopter une approche plus globale à l'égard du développement des VGN au Canada.

En outre, un grand nombre d'entreprises au Canada qui avaient joué un rôle clé au cours de la dernière décennie dans la recherche et le développement sur les VGN souhaitaient vivement aussi jouer un rôle de premier plan dans la mise en marché de leur technologie qui avait fait ses preuves. Voilà donc ce qui a donné naissance à l'Alliance que je représente.

Aujourd'hui, l'Alliance représente les intérêts du secteur de la fabrication des VGN dans son ensemble. Nos membres comprennent des sociétés gazières, des fabricants de pièces et de composantes de VGN, des entreprises de fabrication de réservoirs, des sociétés de compression et de distribution, des entreprises d'installation et de services et d'autres organismes, associations et particuliers qui s'intéressent aux VGN.

En septembre dernier, l'Alliance m'a recruté; j'étais auparavant président national et PDG de l'Association canadienne des automobilistes. Quelques semaines après ma nomination, l'Alliance a revu ses buts et objectifs et adopté une approche encore plus proactive de la commercialisation des VGN. Une bonne partie de cet enthousiasme et de cette vigueur reposait sur l'adoption du projet de loi S-7 en juin dernier. Je ne vous cacherai pas que nous étions très emballés à la perspective d'aider le gouvernement fédéral à atteindre son objectif qui est de convertir son parc automobile à l'usage de carburants moins nocifs pour l'environnement.

Sous l'égide des ministres de l'Environnement, des Ressources naturelles et du Conseil du Trésor, l'Alliance a participé pleinement au programme «d'écologisation du parc automobile» et à l'exposition qui a eu lieu l'an dernier dans la région d'Ottawa-Hull. Nous avons organisé une séance de conduite d'essai, nous avons envoyé des conférenciers aux ateliers du

the conference, we contacted every federal fleet manager in attendance with an invitation to contact the alliance as their first point of reference in reviewing their requirements to adopt cleaner-fuel vehicles.

Over the past year, we have also devoted considerable resources toward working with government in preparing its federal fleet policy and guidelines. Our industry has banded together and is prepared to offer a one-stop shopping experience for fleet managers. As you will soon hear from Mr. Bell, this even includes reorganizing whole business units to accommodate the needs of public servants and the private sector. We have firms such as Fuelmaker, who are now offering leasing arrangements that are one-stop shopping. There are any number of opportunities within our industry to provide for the needs and requirements of the bureaucracy.

In terms of financing, the industry has been very creative and offers performance contracting or, as they have mentioned, inclusive lease arrangements. New partnerships within our alliance have been formed to cater to the federal government's requirements. To say that our industry has done its part to respond positively to the challenges presented by the implementation of the Alternative Fuels Act, again would be an understatement.

And finally, in terms of our industry's competency to deliver NGVs to the federal fleet, we have never been in a better position to do so. Having spent the past decade in demo after demo after demo, we now have NGVs that have proved to be economically viable and environmentally friendly, are a practical, clean choice, and are safe, and are a very responsible decision.

Ready, willing and able: the NGV industry is all of these. It is sad to say, and perhaps we will hear more about the experiences from my colleagues, that we have yet to encounter this motto within the federal government's efforts to implement the principles of Bill S-7.

At this time, honourable senators, I am pleased to call upon my colleagues to present their respective experiences in working with the federal government and their clean-fuel-vehicle policy. Thank you very much.

Mr. Al Basham, Manager, Natural Gas for Vehicles, BC Gas Utility Limited: First of all, I would like to commend the Senate and this committee, and Senator Kenny in particular, for their far-sighted vision in implementing a new policy in Canada that I think will have a very strong impact on our international industrial competitiveness and our ability to continue to expand the export of high technology products from Canada, because that is exactly what is going on now with the natural gas vehicle industry. Of course, the major manufacturers, Ford and Chrysler, manufacture their products in Canada.

gouvernement et exposé notre technologie de VGN à la foire commerciale. Après la conférence, nous avons communiqué avec tous les gestionnaires de parcs automobiles du gouvernement fédéral présents à la foire et les avons invités à contacter l'Alliance, comme premier point de contact, lorsqu'ils réexamineraient leurs normes sur l'achat de véhicules utilisant des carburants moins polluants.

L'an dernier, nous avons également consacré des ressources considérables à travailler avec le gouvernement fédéral à préparer sa politique et ses lignes directrices concernant le parc automobile. Les divers secteurs de notre industrie se sont mis d'accord et sont disposés à offrir un guichet unique aux gestionnaires de parcs automobiles. Comme vous le dira dans quelques instants M. Bell, nous avons même réorganisé des unités administratives complètes pour répondre aux besoins des fonctionnaires et du secteur privé. Des firmes comme Fuelmaker offrent maintenant des modalités de crédit-bail à guichet unique. Notre industrie offre toutes sortes de possibilités pour répondre aux besoins et aux exigences du gouvernement.

En ce qui concerne le financement, l'industrie a fait preuve de beaucoup de créativité et offre des contrats de performance ou, comme elle le dit, des modalités complètes de crédit-bail. De nouveaux partenariats au sein de notre alliance se sont créés pour répondre aux besoins du gouvernement fédéral. Il n'est certainement pas exagéré de prétendre que notre industrie a fait sa part pour relever on ne peut mieux les défis que pose la mise en oeuvre de la Loi sur les carburants de remplacement.

Enfin, pour ce qui est de la capacité de notre industrie de produire des VGN pouvant être intégrés au parc automobile du gouvernement fédéral, nous n'avons jamais été en aussi bonne posture. Après avoir passé la dernière décennie à mener projet pilote sur projet pilote, nous avons maintenant des VGN qui s'avèrent économiques et non polluants, qui sont pratiques, propres et sûrs et qui représentent la politique qui s'impose.

Le secteur de production des VGN est fin prêt. C'est triste à dire, et peut-être en saurons-nous plus en entendant mes collègues parler de leurs expériences, mais on ne peut pas encore en dire autant du gouvernement fédéral et de la mise en oeuvre du projet de loi S-7.

Honorables sénateurs, j'ai maintenant le plaisir de céder la parole à mes collègues qui vous feront part de leurs expériences avec le gouvernement fédéral dans l'élaboration de sa politique sur les véhicules non polluants. Merci beaucoup.

M. Al Basham, directeur, Secteur des véhicules au gaz naturel, BC Gas Utility Limited: D'abord, j'aimerais féliciter le Sénat et votre comité, plus particulièrement le sénateur Kenny, pour la vision dont ils ont fait preuve en adoptant une nouvelle politique au Canada qui, à mon avis, aura un impact marqué sur notre compétitivité industrielle à l'échelle internationale et sur notre capacité de continuer à élargir le marché d'exportation de nos produits de technologie de pointe, parce que c'est exactement ce qui se passe actuellement dans le secteur des véhicules au gaz naturel. Bien sûr, les grands producteurs, Ford et Chrysler, fabriquent leurs produits au Canada.

We have a large number of after-market firms that produce equipment used to convert vehicles to natural gas, and that equipment is now being exported. We have manufacturers of compressor equipment that export their equipment as well. So I look forward to a very exciting future for this industry.

We were asked to address ourselves to two questions: How successful are we in selling our products to the government? What are our plans concerning infrastructure development? I would like to address those questions.

Since last July we have converted four vehicles, we have four vehicles in the process of being converted, and as mentioned by the RCMP, there are two factory-built vehicles on order. So that is our record to date. We have met with some 11 federal departments and crown corporations on a number of occasions. We are pursuing this matter as actively as we can.

So far we have found a number of cost effective and operationally feasible applications. I would like to just describe two of them in detail to you. The first one is a Canada Post courier van. This particular van is a Chrysler van manufactured in Windsor, Ontario, and it runs only on natural gas and has a V8 engine. This van beats California's ultra-low-emission-vehicle standard. In other words, this is a very clean vehicle. It is almost as clean as an electric vehicle when you consider that electricity has to be generated in some manner.

With respect to tailpipe emissions, I have a slide that indicates the difference between gas and NGV. You can see that here by the little puffs of smoke. These are the emissions that are of most importance to urban communities, and you can see that there is a 66 per cent reduction of those emissions and there is approximately a 20 per cent reduction of carbon dioxide or greenhouse gas emissions from this van.

In actual Canada Post applications, and we were given the mileages and the fuel consumptions and everything, this van saves about \$2,677 per year in fuel costs. That gives a 1.4 year payback on the additional cost of the van. These vehicles are typically kept from five to seven years by Canada Post. So I believe that this is definitely cost effective.

According to the fleet comptroller we deal with in our area, he would like to buy more of these vans, but he has budgetary limitations which prevent him from doing so. They also prevent him from being able to convert more vehicles to natural gas. This is a factory-built van. I would like to give you one other example, if I may.

The Chairman: What does a van like that cost originally?

Nous comptons un grand nombre de sociétés connexes qui produisent du matériel utilisé pour convertir les véhicules au gaz naturel que nous exportons actuellement. Certains fabricants de compresseurs sont également présents sur les marchés d'exportation. J'envisage donc l'avenir de cette industrie avec beaucoup d'optimisme.

On nous a demandé de nous poser les deux questions suivantes: dans quelle mesure réussissons-nous à vendre nos produits au gouvernement? Quels sont nos plans concernant le développement de l'infrastructure? J'aimerais répondre à ces deux questions.

Depuis juillet dernier, nous avons converti quatre véhicules, nous en avons quatre en voie de conversion et, comme l'a mentionné le représentant de la GRC, il y a actuellement deux véhicules en commande qui sont fabriqués par l'industrie même. Voilà où nous en sommes. Nous avons traité avec environ 11 ministères fédéraux et sociétés de la Couronne à diverses reprises. Nous essayons d'être le plus actifs possible.

Jusqu'à maintenant, nous avons trouvé un certain nombre d'applications rentables et réalisables sur le plan opérationnel. J'aimerais simplement vous en décrire deux en détail. La première concerne une fourgonnette utilisée par la Société canadienne des postes pour la distribution du courrier. Il s'agit d'une fourgonnette Chrysler fabriquée à Windsor, en Ontario, dotée d'un moteur V8 qui n'utilise que du gaz naturel. Cette fourgonnette va même au-delà des normes de la Californie concernant le très faible taux d'émission. Autrement dit, c'est un véhicule très peu polluant. Un véhicule qui est presque aussi peu polluant qu'un véhicule électrique quand on considère comment l'électricité doit être produite elle aussi.

Pour ce qui est des émissions d'échappement, j'ai ici une diapositive qui indique la différence entre le véhicule à essence et le VGN. Vous voyez ici, il y a de petits nuages de fumée. Ce sont les émissions qui intéressent le plus les communautés urbaines, et vous remarquerez qu'il y a ici réduction de 66 p. 100 de ces émissions, une réduction d'à peu près 20 p. 100 des dioxydes de carbone ou des émissions de gaz à effet de serre.

Pour ce qui est de l'utilisation de cette fourgonnette par la Société canadienne des postes, on nous a donné le kilométrage, la consommation de carburant et en tout, la conversion de cette fourgonnette permet d'économiser environ 2 677 \$ par année en frais de carburant. Ce qui donne un rendement de 1,4 p. 100 par année sur le coût additionnel de la fourgonnette. La Société canadienne des postes garde ces véhicules normalement de cinq à sept ans. Je crois donc que c'est là une mesure absolument rentable.

Le gestionnaire du parc automobile avec qui nous traitons dans notre région aimerait acheter davantage de ces fourgonnettes, mais les restrictions budgétaires l'en empêchent. En outre, ces mêmes compressions l'empêchent de convertir plus de véhicules au gaz naturel. Dans ce cas-ci, il s'agit d'une fourgonnette construite en usine. J'aimerais vous donner un autre exemple, si vous permettez.

Le président: Qu'est-ce qu'une fourgonnette comme celle-là coûte au départ?

Mr. Basham: I believe it is around \$18,000, plus the premium cost of roughly \$5,000.

Senator Taylor: How can you say budget reduces that position when you are showing savings. I don't understand.

Mr. Basham: I am showing the annual savings that you obtain on the fuel.

Senator Taylor: He is complaining about a capital budget.

Mr. Basham: Yes, that is correct. Yes.

Senator Taylor: It does not sound sensible.

Mr. Basham: I would like to show you a second cost-effective and operationally feasible application. This is one of the converted RCMP police vehicles mentioned earlier this morning. The ones that are on order from the factory look exactly the same as this. As a matter of fact BC Gas has just received one of these vehicles, and we have provided it to the City of Vancouver for their evaluation purposes on a six-month trial basis; that vehicle is now in regular patrol service in Vancouver.

Again we are talking about an ultra-low-emission vehicle from the factory. Again we are looking at very substantial reductions in urban pollution; in this case, I believe it is 89 per cent reduction in emissions, and again about a 20 per cent benefit in terms of greenhouse gas emissions.

Using the RCMP data for mileage and fuel consumption, we find an annual savings of almost \$3,500, which gives a 1.7 year payback. These vehicles are maintained and serviced for a three-year period. According to the Division E fleet manager for the RCMP — that is B.C. and the Yukon, which I believe is the largest division of the RCMP — these vehicles are expected to meet the operational requirements of the RCMP. Of course, they do not have them in service yet and it would be premature to make a judgment.

I believe the top speed of this vehicle is only 108 miles an hour, versus 120 miles an hour for gasoline. However, I do not believe that there are that many high-speed chases taking place any more in these fleets. I perhaps failed to mention that the Crown Victoria is manufactured in St. Thomas.

As far as the question concerning what are BC Gas's plans to develop the infrastructure for natural gas, in British Columbia we are very fortunate in having an infrastructure for natural gas refuelling already in place. Much of this infrastructure was developed during the 1980s and it continues to be developed today. The infrastructure in the lower mainland of British Columbia primarily is owned by the oil companies or other third-party investors, not by the gas company. The interior, for historical reasons, happens to be owned by the gas company.

I would like to draw your attention to the fact that this infrastructure is underutilized at the present time. We have about 6,000 vehicles operating in the province. I believe that we could

M. Basham: Je crois que c'est aux alentours de 18 000 \$ plus le coût supplémentaire d'approximativement 5 000 \$.

Le sénateur Taylor: Comment pouvez-vous dire que les compressions budgétaires vous empêchent de faire cela quand vous réalisez des économies? Je ne comprends pas.

M. Basham: J'ai parlé des économies annuelles que l'on réalise sur le carburant.

Le sénateur Taylor: Il se plaint du budget d'immobilisations.

M. Basham: C'est exact.

Le sénateur Taylor: Ça ne m'apparaît pas raisonnable.

M. Basham: J'aimerais vous donner un deuxième exemple d'application rentable et réalisable sur le plan opérationnel. Il s'agit de l'un des véhicules de la GRC qui a subi une conversion et dont on a parlé plus tôt ce matin. Ceux qui sont en commande chez le constructeur sont exactement les mêmes. De fait, BC Gas vient tout juste de recevoir un de ces véhicules; nous l'avons remis à la Ville de Vancouver qui en fera l'essai pendant six mois. Le véhicule est maintenant utilisé pour la patrouille normale à Vancouver.

La encore, il s'agit d'un véhicule à très faible taux d'émission qui sort directement de l'usine. En outre, ce véhicule réduit considérablement la pollution urbaine. Dans ce cas, je crois qu'il s'agit d'une réduction des émissions de 89 p. 100, et d'environ 20 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre.

Grâce aux données de la GRC sur le kilométrage et la consommation de carburant, nous avons constaté des économies annuelles de presque 3 500 \$, ce qui donne un taux de rentabilisation de 1,7 p. 100 par année. L'entretien et le service de ces véhicules sont assurés pendant une période de trois ans. Selon le gestionnaire du parc automobile de la Division E de la GRC — c'est-à-dire la Colombie-Britannique et le Yukon qui, je crois, constituent la division la plus importante de la GRC — ces véhicules devraient satisfaire aux exigences opérationnelles de la GRC. Bien sûr, la Gendarmerie ne les a pas encore mis en service et il serait prématuré de juger de leur efficacité.

Je crois que la vitesse maximale de ce véhicule n'est que de 108 milles à l'heure comparativement à 120 milles à l'heure pour un véhicule à essence. Cependant, je ne crois pas que les agents de la GRC soient encore obligés de faire tant de poursuites à haute vitesse avec ces véhicules. J'ai peut-être oublié de dire que la Crown Victoria est fabriquée à St. Thomas.

J'aimerais maintenant vous parler des plans de BC Gas visant à développer l'infrastructure du gaz naturel. En Colombie-Britannique, nous sommes très chanceux d'avoir une infrastructure de ravitaillement en gaz naturel déjà en place. Une bonne partie de cette infrastructure a été élaborée durant les années 1980 et son développement se poursuit aujourd'hui. L'infrastructure du lower mainland appartient principalement aux sociétés pétrolières ou à d'autres investisseurs, et non à la société gazière. L'infrastructure de l'intérieur de la Colombie-Britannique, pour des raisons historiques, appartient à la société gazière.

J'aimerais attirer votre attention sur le fait que cette infrastructure est sous-utilisée actuellement. Il y a environ 6 000 véhicules au gaz naturel dans la province. Je crois que nous pourrions

readily double the number of vehicles with the existing stations without causing any difficulty at the stations. If we were to do that, I think it would be very encouraging to the companies that are, frankly, facing disappointing financial results with the stations as they now exist. In fact, it might be rather important to demonstrate the implementation of this bill and the leadership that it is showing in order to encourage these companies to stay involved in maintaining this infrastructure. It is not cheap to do so.

Senator Taylor: What is the total number of vehicles? Six thousand on natural gas?

Mr. Basham: Yes, 6,000 on natural gas.

Senator Taylor: What is the total number of vehicles?

Mr. Basham: Approximately two million. Over two million.

The Chairman: Do these stations only have natural gas, or do they have different fuels?

Mr. Basham: These are normal, if I could say, regular gasoline refuelling stations — Imperial, Mohawk — with a natural gas pump as well.

The Chairman: And these stations are not doing well financially?

Mr. Basham: The natural gas side of it is not doing well; I have to admit that. Incidentally, the economics that I showed you are based on prices at the pumps at these stations, never mind special contracts or anything else, which are also available. BC Gas proposes to this committee that in the terms of Bill S-7 and Treasury Board guidelines which are being developed, we would like to request that along the lines of what the RCMP gentlemen told us, the lower mainland area of British Columbia should be designated as an area within which it is operationally feasible to utilize natural gas. Furthermore, the other major centres in British Columbia, Prince George, Kamloops and Kelowna, each of which has two stations, should be designated as operationally feasible for bi-fuel vehicles. We believe that that would remove some of the uncertainty in the minds of fleet managers when they are trying to determine whether or not Bill S-7 applies to them.

The Chairman: Could you explain that last comment in more detail for our understanding, to declare the lower mainland?

Mr. Basham: Yes. A mono-fuel vehicle from the factory typically has a range of over 150 kilometres. The Chrysler vans have a range of about 150 kilometres; the Ford Crown Victoria, about 300 kilometres. Within this area, we believe that there is enough density of stations that you can use the public network with a mono-fuel vehicle. Actually, I should correct myself. We do not believe that. That is what our customers believe. That is what our fleet managers tell us, and we believe that that should be accepted as a fact.

When you get outside the lower mainland, then you are dealing with longer distances and certainly it would be very inconvenient and not a good business strategy to have a vehicle that only uses

facilement en doubler le nombre avec les stations-service actuelles sans que cela ne cause de difficultés. Si nous le faisons, je pense que cela serait très encourageant pour les sociétés qui, en toute franchise, connaissent des résultats financiers décevants dans les stations telles qu'elles sont aujourd'hui. De fait, il pourrait être très important de voir que le projet de loi pourrait être mis en oeuvre, que le leadership existe pour encourager les sociétés à conserver cette infrastructure. Cela coûte assez cher.

Le sénateur Taylor: Quel est le nombre total de véhicules? Six mille alimentés au gaz naturel?

M. Basham: Oui.

Le sénateur Taylor: Quel est le nombre total de véhicules?

M. Basham: Environ 2 millions. Plus de 2 millions.

Le président: Est-ce que ces stations-service ne vendent que du gaz naturel ou si on trouve d'autres carburants?

M. Basham: Ce sont des stations ordinaires, si je puis dire, des stations de ravitaillement comme Imperial, Mohawk, qui ont également une pompe pour le gaz naturel.

Le président: Et ces stations n'affichent pas de bons résultats financiers?

M. Basham: Pas pour le gaz naturel, je dois l'admettre. Au fait, les chiffres que je vous ai donnés sont basés sur le prix à la pompe à ces stations, peu importent les contrats spéciaux ou autres arrangements que l'on peut obtenir. BC Gas propose au comité, pour ce qui est du projet de loi S-7, des directives du Conseil du Trésor en voie d'élaboration et pour donner suite aux témoignages des représentants de la GRC, nous proposons donc, dis-je bien, que le lower mainland de la Colombie-Britannique soit désigné comme région au sein de laquelle il est faisable, sur le plan opérationnel, d'utiliser le gaz naturel. En outre, les autres grands centres de la Colombie-Britannique comme Prince George, Kamloops et Kelowna, qui comptent chacun deux stations, devraient être désignés comme centres où il est possible d'utiliser des véhicules à double carburant. À notre avis, une telle mesure dissiperait une partie de l'incertitude qui règne chez les gestionnaires de parcs automobiles lorsqu'ils essaient de voir si oui ou non le projet de loi S-7 s'applique à eux.

Le président: Pourriez-vous expliquer plus en détail ce dernier commentaire sur la désignation du lower mainland comme zone de véhicules à double carburant afin que nous comprenions mieux?

M. Basham: Oui. Un véhicule utilisant un seul carburant fabriqué en usine a en général un rayon d'action de plus de 150 kilomètres. Les fourgonnettes Chrysler ont un rayon d'environ 150 kilomètres, la Crown Victoria de Ford, d'environ 300 kilomètres. Dans cette région, nous croyons qu'il y a suffisamment de stations-service pour pouvoir utiliser le réseau de ravitaillement public avec un véhicule à carburant unique. Non, je dois me corriger. Nous ne le croyons pas. C'est ce que croient nos clients. C'est ce que nos gestionnaires de parcs automobiles nous disent et nous estimons qu'ils ont raison.

À l'extérieur du lower mainland, il faut parcourir des distances plus longues pour se ravitailler; bien sûr il serait très malheureux, sans compter que ça ne serait pas une bonne stratégie commercia-

natural gas in a place where, if you arrive at Williams Lake and for some reason the station is down for maintenance for an hour or two, or whatever it is, you are not going to be able to proceed from there until you can get fuel. In that case I think you would be well advised to have a bi-fuel vehicle that can also use gasoline as well as natural gas, and then you can continue, carry out your duties and not be inconvenienced by the sparsity of stations.

Senator Cochrane: Have you shown this overhead, or a fax of this overhead regarding the areas, to the RCMP? Have you had consultation with the RCMP to sort of elaborate on this concept that you are talking about, that they can operate within this boundary?

Mr. Basham: Yes, I believe that they have reached that conclusion, if I heard them correctly this morning, that within the lower mainland there is enough natural gas that they can utilize it. We have had those discussions and our fleet managers are very well aware of where our stations are and what the opportunities are.

The Chairman: Mr. Bell, are you going to show us slides too?

Mr. Tom Bell, Vice-President Marketing and Sales, Centra Gas Manitoba Inc.: I have quite a number of slides, but I think several of them I will just skip through fairly quickly; they are for information purposes. Whatever you like.

Like my colleagues, I would like to express my appreciation for the opportunity to speak to you, honourable senators, and our guests in the room. I will not take too much of your time. I am representing the interests of Westcoast Energy, and its subsidiary companies across the country, in relation to its NGV activities.

Let me give you just a little bit of background. Westcoast Energy is a major international energy company based in Vancouver. We serve over 1.3 million customers mainly across the country through the local distribution subsidiary companies. The asset base to serve these customers is in excess of \$8 billion, closer to \$9 billion. We have annual sales of about \$4 billion and we have in excess of 6,300 employees across the country. The natural gas subsidiary companies operate in British Columbia, Alberta, Manitoba and Ontario.

Senator Taylor: What's wrong with Saskatchewan?

Mr. Bell: That is a crown corporation. Concerning the company's NGV activities, we provide related services through all regulated subsidiary natural gas distribution companies in BC, Alberta and Ontario. You will notice that Manitoba is missing from that first line. We have opted, as a result of internal decisions as well as a result of our local regulatory agency board order last year, to set up an unregulated company to provide natural gas products and services on a national basis based in Winnipeg. One of the building blocks of this new company that has just been formed, which started operations January 1, 1996,

le, d'avoir un véhicule qui n'utilise que du gaz naturel dans un endroit où, si par exemple vous arrivez à Williams Lake, et que pour une raison ou une autre la station est fermée pour entretien pendant une heure ou deux, ou pour quelque autre raison, vous n'allez pas pouvoir poursuivre votre route jusqu'à ce que vous trouviez du carburant. Dans ce cas, je pense qu'il serait bon d'avoir un véhicule à double carburant, qui peut être alimenté à l'essence et au gaz naturel; vous pourriez alors poursuivre votre route, continuer de vaquer à vos occupations sans être gêné par le petit nombre de stations de ravitaillement.

Le sénateur Cochrane: Avez-vous montré cette diapositive ou un fax de cette diapositive sur les secteurs de ravitaillement à la GRC? Est-ce que vous avez mené des consultations auprès de la GRC pour mieux définir ce concept dont vous parlez, concept lui permettant d'utiliser le gaz naturel dans cette région?

M. Basham: Oui, je crois que la GRC a déjà tiré cette conclusion, si j'ai bien compris ses représentants ce matin, à savoir que dans le lower mainland, il y a suffisamment de gaz naturel pour pouvoir utiliser les véhicules qui en consomment. Nous avons mené ces discussions et nos gestionnaires de parcs automobiles savent très bien où se trouvent nos stations et quelles sont les possibilités qui s'offrent à eux.

Le président: Monsieur Bell, allez-vous nous présenter vous aussi des diapositives?

M. Tom Bell, vice-président, Marketing et ventes, Centra Gas Manitoba Inc.: J'en ai un bon nombre, mais je crois que je vais passer rapidement sur plusieurs d'entre elles qui n'ont qu'un but informatif. C'est comme vous voulez.

À l'instar de mes collègues, je tiens à vous remercier de nous donner la possibilité de témoigner devant vous, honorables sénateurs, et à nos invités dans la salle. Je ne prendrai pas trop de votre temps. Je représente les intérêts de la Westcoast Energy et de ses filiales réparties dans tout le Canada en ce qui concerne la production de VGN.

Permettez-moi de vous faire notre bref historique. La Westcoast Energy est une grande société énergétique internationale dont le siège social est à Vancouver. Nous servons plus de 1,3 million de clients dans tout le pays grâce à notre réseau de filiales de distribution locale. Nous disposons d'un actif de plus de 8 milliards de dollars, presque 9 milliards, pour servir ces clients. Nos ventes annuelles s'élèvent à environ 4 milliards de dollars et nous avons plus de 6 300 employés répartis dans tout le pays. Les filiales de gaz naturel sont exploitées en Colombie-Britannique, en Alberta, au Manitoba et en Ontario.

Le sénateur Taylor: Et la Saskatchewan, elle?

M. Bell: Elle a une société d'État. En ce qui concerne la production de VGN, nous offrons des services connexes par le biais de nos filiales de distribution de gaz naturel réglementées en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario. Vous noterez que le Manitoba ne figure pas à la première ligne. Par suite de décisions internes et de l'ordonnance de notre office local de réglementation prise l'an dernier, nous avons décidé d'établir une société non réglementée, capable d'offrir des produits et des services relatifs au gaz naturel à l'échelle nationale à partir de Winnipeg. L'un des objectifs premiers de cette société, qui vient

is to provide NGV products and services across the country; once again on an unregulated basis.

You can see from this list of endeavours the abilities of the company are broad and the company does have the capability of supplying whatever the government fleet requirements are in terms of assessment and analysis, development-of-use options, design and installation of on-site refuelling facilities, retrofit of existing vehicles, including sales, installation and service of NGV equipment, capital financing and operating programs, fleet-management-systems integration, service training and support, and single-source supply and integration management across the country.

As a general update on the natural gas vehicle industry, one of the major considerations is product availability. Product availability is beyond the experimental stage, beyond the introduction stage, beyond the emerging stage. It is now commercially viable to operate a fleet extensively on natural gas. There are factory-produced vehicles, as some people mentioned earlier this morning. There are three transit bus companies in Canada operating and producing natural gas transit buses, as well as LNG transit buses.

I will comment on New Flyer Bus Industries in Manitoba. Thirty to 40 per cent of its total production is either LNG or natural gas, pretty well all of which is exported, for medium, light and heavy-duty vehicles — Ford, Chrysler and Honda. We dealt extensively with Ford's dedicated natural gas vehicle this morning.

There are three certified after-market conversion kit manufacturers to convert existing vehicles over to natural gas; two are based in Ontario and one is based in BC. As well, there are several engine manufacturers capable of manufacturing NGV engines. Compressor manufacturers are located across the country. Sultz is operating here in Ontario, IMW in British Columbia, Kraus out of Winnipeg, and Fuellmaker out of Ontario.

Fuellmaker mainly manufactures slow-fill compressors for overnight refuelling, whereas the other three have capabilities of manufacturing the fast-fill units. Kraus Industries is a totally Canadian operation based in Winnipeg that is now exporting its natural gas compressors around the world.

With respect to current NGV use, by the end of the year there will be some 100,000 vehicles in North America running on natural gas, of which 30,000 will be in Canada. There has been in excess of \$50 million invested in the natural gas vehicle infrastructure across the country, and the current NGV market share in Canada is less than one per cent.

This next slide represents just some of the fleet use of natural gas in Canada; it does not represent every single fleet that is using natural gas. You can see that the fleets run pretty much across the country. Alberta is not mentioned here, but there are fleets in

juste d'être créée et qui a entrepris ses activités le 1^{er} janvier 1996, est d'offrir des produits et des services reliés aux VGN dans tout le pays. Une fois de plus, il s'agit d'activités non réglementées.

D'après cette liste, vous constaterez que les capacités de la société sont nombreuses; elle est en mesure de répondre aux exigences du gouvernement concernant son parc automobile tant en ce qui touche l'évaluation et l'analyse, les options de mise au point d'utilisations, la conception et l'installation de stations-service, la remise en état des véhicules existants, y compris la vente, l'installation et le service de l'équipement de VGN, le financement des immobilisations et les programmes d'exploitation, l'intégration des systèmes de gestion du parc automobile, la formation et le soutien en matière de services et la gestion de l'approvisionnement en un seul produit et de l'intégration dans tout le pays.

Ces derniers temps, le problème le plus pressant au sein de l'industrie des véhicules au gaz naturel est la disponibilité des produits. La fabrication des produits a dépassé l'étape expérimentale, l'étape d'introduction et autres. Il est maintenant viable sur le plan commercial d'exploiter un parc de véhicules fonctionnant majoritairement au gaz naturel. Il y a des véhicules qui sont produits en usine, comme certains l'ont dit tout à l'heure. Il existe trois sociétés de transport urbain au Canada qui utilisent et produisent des autobus fonctionnant au gaz naturel ainsi que des autobus fonctionnant au GNL.

Je vais vous parler de New Flyer Bus Industries au Manitoba. Trente à 40 p. 100 de la production totale de cette société est composée de véhicules fonctionnant au GNL ou au gaz naturel, dont la majeure partie sont exportés, pour être utilisés comme véhicules moyens, légers et lourds — Ford, Chrysler et Honda en achètent. Il a beaucoup été question ce matin des véhicules au gaz naturel de Ford.

Il existe actuellement trois fabricants de trousse de conversion des véhicules au gaz naturel. Deux en Ontario, un en Colombie-Britannique. De même, il y a plusieurs fabricants de moteurs qui peuvent monter des moteurs de VGN. Les fabricants de compresseurs sont répartis dans tout le Canada. Sultz est ici en Ontario, IMW en Colombie-Britannique, Kraus à Winnipeg et Fuellmaker en Ontario.

Fuellmaker fabrique principalement des compresseurs à remplissage lent pour le ravitaillement nocturne, alors que les trois autres peuvent fabriquer des compresseurs à remplissage rapide. Kraus Industries est une société cent pour cent canadienne établie à Winnipeg qui exporte maintenant ses compresseurs pour le gaz naturel dans le monde entier.

En ce qui concerne l'utilisation actuelle des VGN, à la fin de l'année, il y aura environ 100 000 véhicules en Amérique du Nord qui fonctionneront au gaz naturel, dont 30 000 au Canada. Plus de 50 millions de dollars ont été investis dans l'infrastructure des véhicules à gaz naturel dans tout le pays, et la part de marché actuel des VGN au Canada est de moins de 1 p. 100.

La diapositive suivante donne une idée de l'utilisation du parc de véhicules fonctionnant au gaz naturel au Canada. Elle ne représente pas chaque parc automobile qui utilise des véhicules au gaz naturel. Vous constaterez que les parcs automobiles qui

Alberta, British Columbia, Saskatchewan, Manitoba and Ontario. I might add that concerning the Manitoba fleet, all these fleets have been converted or are in the process of being converted since January 1 of this year. That goes to show that fleets can convert on a fast basis.

Senator Spivak: Not the buses, though, I note.

Mr. Bell: Not the buses, that is right. When you see SD here, that means school division. There are several school divisions in Manitoba that are converting over to natural gas right now.

Looking at current Canadian government NGV fleet use — once again, only in Westcoast Energy operating areas — it shows Canada Post has converted 50 of its vans in the Windsor, London area. Corrections Canada, in Stony Mountain, in Manitoba is in the process of converting eight vehicles. Williams Head, Corrections Canada, outside of Victoria, has 14 vehicles. Environment Canada in Hamilton, has 7 vehicles. That is a total of 79. This is a result, as well, of several years of work as opposed to a fairly recent endeavour.

I would just like to say a very brief word about federal government NGV support. There has been significant support from the federal government, and our company recognizes that support, during the development of this technology and the emerging market. Technology has been developed through assistance and technical support to develop, for instance, vehicle conversion kits, and there has been indoor-refuelling research and market development work of various types, as well as consumer-awareness programs.

Collectively, it is our belief that the federal government and the industry as a whole have really positioned NGV in Canada among the leaders of the world. The recent introduction and passage of Bill S-7 has lead and accelerated the use of alternative fuels for motor vehicles and, furthermore, lends the support of the federal government in developing this industry.

The next slide looks at Bill S-7 and where we are now from a Westcoast Energy perspective. The bill passed during 1995. In January 1996 we received the draft motor vehicle policy for comment. The Westcoast Energy group of companies provided feedback on that draft. Every single point was responded to by the president and CEO of each subsidiary company on January 19, 1996, supporting the endeavour, supporting the move forward with the use of alternative fuels and offering to provide support where necessary.

utilisent ces véhicules sont répartis pas mal dans tout le pays. Il n'est pas question ici de l'Alberta, mais il y a des parcs de véhicules au gaz naturel en Alberta, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario. Je devrais peut-être ajouter qu'en ce qui concerne le parc du Manitoba, tous les véhicules ont été convertis ou sont sur le point de l'être depuis le 1^{er} janvier de cette année. C'est donc dire que l'on peut convertir rapidement tout un parc automobile au gaz naturel.

Le sénateur Spivak: Pas les autobus, cependant.

M. Bell: Non, pas les autobus, c'est exact. Là où c'est indiqué DS, cela veut dire district scolaire. Il y a plusieurs districts scolaires au Manitoba qui sont en train de convertir leurs véhicules au gaz naturel.

Pour ce qui est maintenant de l'utilisation de VGN par le gouvernement canadien — là encore, seulement dans les régions où la Westcoast Energy est présente — on remarque que la Société canadienne des postes a converti 50 de ses fourgonnettes dans la région de Windsor et de London. Le Service correctionnel du Canada, à Stony Mountain, au Manitoba, est en train de convertir huit véhicules. L'établissement de Williams Head de Service correctionnel Canada, à l'extérieur de Victoria, compte 14 véhicules. Environnement Canada à Hamilton en a sept. Ce qui fait un total de 79. C'est le résultat également de plusieurs années de travail et non pas d'un programme de conversion récent.

J'aimerais simplement ajouter quelques mots au sujet de l'appui du gouvernement fédéral à l'égard des VGN. Le gouvernement fédéral a beaucoup appuyé ce programme, et notre société en est consciente, au cours de l'élaboration de cette technologie et de la création du marché. La technologie a été développée grâce à l'aide et au soutien technologiques permettant de concevoir, par exemple, des trousseaux de conversion des véhicules. En outre, on a fait de la recherche sur le ravitaillement intérieur en carburant et travaillé au développement des marchés de divers types, de même qu'à des programmes de sensibilisation des consommateurs.

Nous croyons que le gouvernement fédéral et l'industrie dans son ensemble ont réellement positionné les fabricants canadiens de VGN sur les marchés mondiaux. L'adoption du projet de loi S-7 récemment a permis d'accélérer l'utilisation de carburants de remplacement pour les véhicules automobiles et au gouvernement fédéral d'appuyer le développement de cette industrie.

La diapositive suivante porte sur le projet de loi S-7 et sur les mesures qu'a prises jusqu'à maintenant la Westcoast Energy pour en appliquer les dispositions. Le projet de loi a été adopté en 1995. En janvier 1996, on nous a fait parvenir l'ébauche de la politique sur les véhicules automobiles pour que nous la commentions. Le groupe Westcoast Energy a fait part de ses commentaires. Le président-directeur général de chaque filiale a fait connaître son opinion sur chacun des éléments de la politique le 19 janvier 1996 en disant que nous étions d'accord pour que l'on adopte ce programme, que nous étions d'accord pour aller de l'avant dans l'utilisation des carburants de remplacement et que nous étions prêts à accorder notre appui si nécessaire.

The Westcoast group of companies were also present at a meeting in Ottawa sponsored by the Treasury Board on March 18 to discuss the content of Bill S-7. Our comments are on record with the folks who were at that meeting. We had some discussion about the rate of introduction of NGV to the federal fleet as well as the various emissions standards that were set out in the bill, and, of course, we are here today.

Looking at the results of efforts to date, once again from our own Westcoast Energy perspective, we see them as marginal to date: 79 vehicles out of a total of roughly 39,000 in the federal fleet. This is a result, again, of several years of effort. When I compare that with a few months of effort to convert 212 fleet vehicles in the province of Manitoba, I see there is room for improvement.

Results of efforts with several government departments have been minimal. Various federal departments do not appear, in our dealings with them, to have policies and programs in place for effective implementation of Bill S-7, and it does appear that federal departments are waiting for guidance, direction and policy leadership from Ottawa. Once again, that is a Westcoast Energy perspective as opposed to an industry-wide perspective.

With respect to Westcoast Energy infrastructure investment capabilities for government NGV fleet conversion, the options considered for practical execution will vary by fleet, by the location and by specific vehicle. I think that point was touched on somewhat earlier this morning by representatives of government bodies. A staged approach, from our viewpoint, is recommended. Once again, several of the folks here suggested a similar approach. But we are suggesting that the tools are in place, the capabilities are in place, to make all these things happen very quickly.

I remember one gentleman this morning mentioned that they were developing a computer program to help assess fleet conversions and the economic feasibility. That is already in place through Centra Energy Services, and we are able, with correct input variables, to determine in minutes whether or not a fleet is capable of converting economically to natural gas.

Investment of resources and capital are, once again, dependent on the federal government's specific needs on a fleet-by-fleet basis to meet the prescribed objectives of Bill S-7, and also the ability of a supplier to provide a full slate of products and services for the government to ease the conversion. Once again, Centra Energy Services is a company that has been set up and is running and is functioning to do just that, using the methods that I outlined earlier.

From our perspective, again — and it sounds as though some groups are indeed working on this — we see a need to formalize general policy and guidelines at a national level. Please bear in mind that we are looking at this from a supplier viewpoint trying to deal with various bodies across the country, as opposed to the Centra group, trying to set up criteria, evaluation methods,

Le groupe Westcoast a également assisté à une réunion à Ottawa convoquée par le Conseil du Trésor le 18 mars pour discuter du contenu du projet de loi S-7. Nos commentaires ont été consignés et joints à ceux des autres participants. Nous avons discuté du taux d'intégration des VGN au parc fédéral de même que des diverses normes concernant les émissions qui sont établies dans le projet de loi et, bien sûr, nous sommes ici aujourd'hui.

Si on examine les résultats des efforts qui ont été déployés jusqu'à maintenant, là encore de notre point de vue, nous estimons que ces résultats sont marginaux: 79 véhicules sur un total d'environ 39 000 dans le parc automobile fédéral. Encore là, c'est l'aboutissement de plusieurs années d'efforts. Quand je compare cela aux quelques mois de travail que nous avons mis pour convertir 212 véhicules au gaz naturel dans la province du Manitoba, je me rends compte qu'il y a place à l'amélioration.

Les résultats des efforts auprès de plusieurs ministères ont été minimes. Plusieurs ministères fédéraux ne semblent pas, d'après les contacts que nous avons eus avec eux, avoir de politique ni de programme permettant une mise en oeuvre efficace du projet de loi S-7 et il semble que les ministères fédéraux attendent des directives, une politique ou des orientations d'Ottawa. Là encore, c'est le point de vue de la Westcoast Energy et non celui de toute l'industrie.

En ce qui concerne les capacités d'investissement dans l'infrastructure de la Westcoast Energy pour la transition aux VGN au sein du parc gouvernemental, les options pratiques envisagées varient selon le parc, selon l'endroit et selon le véhicule. Je crois que les représentants des organismes gouvernementaux ont soulevé cette question tout à l'heure. Nous recommandons une approche graduée. Là encore, plusieurs des témoins aujourd'hui ont proposé une approche semblable. Or, nous croyons que les outils et les ressources sont en place pour réaliser toutes ces choses très rapidement.

Je me souviens d'un témoin ce matin qui a dit que l'on était en train d'élaborer un programme informatique pour évaluer plus facilement la conversion des parcs automobiles et la rentabilité économique d'une telle mesure. Centra Energy Services offre déjà ce programme et nous sommes capables, en ayant les bonnes variables, de déterminer en quelques instants si oui ou non un parc automobile peut être converti au gaz naturel de façon rentable.

L'investissement des ressources et des capitaux, là encore, dépend des besoins précis du gouvernement fédéral qui seront évalués en fonction de chacun des parcs afin d'atteindre les objectifs établis dans le projet de loi S-7, de même que de la capacité du fournisseur d'offrir toute une gamme de produits et de services au gouvernement afin de faciliter la conversion. Là encore, Centra Energy Services est une société qui a été créée et qui est exploitée uniquement pour cela, et qui utilise les méthodes que j'ai décrites tout à l'heure.

Une fois de plus, de notre point de vue — et il semble que certains groupes travaillent là-dessus — nous croyons qu'il est nécessaire d'adopter des politiques et des lignes directrices générales et officielles au niveau national. N'oubliez pas que nous envisageons la question du point de vue du fournisseur qui doit composer avec divers organismes dans tout le Canada, contrairement

expectations and tight boundaries with regard to rejection and opting out.

We see a need to communicate general policy and guidelines and expectations to each department head accountable for fleet operations. Then it goes over to the department to manage that process effectively and efficiently, providing feedback on a timely periodic basis to the Treasury Board.

In conclusion, it is our view that the technology has been proven safe, economical and reliable. There are significant emissions reductions and they have been proven. Equipment is available across the country, and in fact the technology is being exported, and the infrastructure is being installed on a planned basis. I would like to emphasize the need to work with the fleet operators to install the infrastructure in a manner that meets the needs. Industry is prepared to work with the federal government to achieve the goals of Bill S-7, and certainly Westcoast aims to play a significant role in that development.

Mr. Perry Stover, Director and NGV Business Development, Consumers Gas: I am pleased to be back in Ottawa again and back in this particular room. As a few of you may recall, I was here a year ago on March 28. I was here with the president of Consumers Gas Company, Ron Munkley and the president of Union Gas and Centra Gas Ontario, John Bergsma. We appeared before the Senate standing committee to give our support to Bill S-7. At that time, we firmly believed that Bill S-7 demonstrated the forward-thinking required by all governments to resolve pressing economic and environmental issues facing the country. We put forward our view that clean-burning, economical natural gas should play an important part in any federal fleet government policy.

I should mention that the impact of Bill S-7 is starting to flow out to some of the municipalities, in Ontario anyway. As an example, the Metropolitan Toronto area has now started on an alternative-fuel campaign and recently purchased 14 natural gas pickup trucks for the city of Toronto. They are delighted with the results; the emissions are clean and the operating costs are a little cheaper than with gasoline when all the costs are factored in, because they paid a premium for their products. Of course, the city of Toronto has been using natural gas buses for a few years, but again the final driver of that, if I can put it that way, really came from Bill S-7; so it is starting to flow out into the community.

Last year we indicated that over the previous 12 years the federal government had invested approximately \$32 million in support of the natural gas vehicle market. This model of government-industry cooperation has resulted in world-class products such as a refuelling system, transit buses, storage cylinders and dedicated natural gas vehicles. You heard my colleagues explain that earlier. However, despite the federal government's long-standing support and commitment to alternative-fuel vehicles, less than one quarter of one per cent of the

ment au groupe Centra qui tente d'établir les critères, les méthodes d'évaluation, les attentes et les restrictions concernant les rejets et les possibilités de retrait.

À notre avis, il faut transmettre la politique générale, les lignes directrices et les attentes aux responsables de l'exploitation du parc automobile de chaque ministère. Ensuite, c'est au ministère qu'il appartient de gérer ce processus de façon efficace, de donner de la rétroaction de façon périodique au Conseil du Trésor.

En conclusion, nous croyons que la technologie s'avère sûre, économique et fiable. Les émissions ont été considérablement réduites et cela est prouvé. L'équipement est disponible dans tout le pays et la technologie est exportée, l'infrastructure est mise en place selon un plan établi. J'aimerais souligner la nécessité de travailler avec les exploitants de parcs automobiles pour installer l'infrastructure de façon à ce qu'elle réponde aux besoins. L'industrie est disposée à collaborer avec le gouvernement fédéral pour atteindre les objectifs fixés dans le projet de loi S-7 et il ne fait aucun doute que la Westcoast désire jouer un rôle important à cet égard.

M. Perry Stover, directeur, Mise au point des VGN, Consumers Gas: Je suis heureux d'être de retour à Ottawa et dans cette salle en particulier. Comme certains d'entre vous s'en souviendront, j'étais ici l'an passé, le 28 mars. J'étais accompagné du président de Consumers Gas, M. Ron Munkley, et du président de Union Gas and Centra Gas Ontario, M. John Bergsma. Nous avons comparu devant le comité permanent pour donner notre appui au projet de loi S-7. À ce moment-là, nous croyions fermement que le projet de loi S-7 renfermait la vision que doivent avoir tous les gouvernements pour résoudre les problèmes économiques et environnementaux urgents auxquels le pays fait face. Nous avons dit que le gaz naturel est économique et propre et devrait jouer un rôle important dans l'élaboration de la politique fédérale concernant le parc automobile.

Je dois dire que le projet de loi S-7 commence à avoir des répercussions dans certaines municipalités, du moins en Ontario. Par exemple, la Communauté urbaine de Toronto a lancé une campagne sur les carburants de remplacement et a récemment acheté 14 camions légers alimentés au gaz naturel pour la Ville de Toronto. La Communauté est très satisfaite des résultats. Les émissions sont propres et les coûts d'exploitation, un peu moindres que ceux de l'essence, compte tenu de tous les coûts parce que la Ville a payé un peu plus cher pour les camions. Bien sûr, la Ville de Toronto a des autobus au gaz naturel depuis quelques années, mais là encore le moteur de cette décision, si je puis dire, est vraiment le projet de loi S-7 dont les répercussions commencent à se faire sentir dans la collectivité.

L'an dernier, nous avons souligné qu'au cours des 12 dernières années, le gouvernement fédéral avait investi environ 32 millions de dollars pour favoriser l'émergence d'un marché de véhicules au gaz naturel. Cette collaboration gouvernement-industrie s'est traduite par la fabrication de produits de classe mondiale comme un système de ravitaillement en carburant, des autobus urbains, des bouteilles d'entreposage et des véhicules au gaz naturel. Vous avez entendu mes collègues expliquer tout cela tout à l'heure. Cependant, en dépit de l'appui et de l'engagement de longue date

federal government's fleet of 39,000 vehicles operate on natural gas. Clearly, as we pointed out last year, there is an opportunity here for the government to lead more by example.

We were very optimistic that Bill S-7 was a mechanism many of us had been looking for and that it was a vehicle to stimulate investment from others to build additional infrastructure that could be utilized not only by the government fleets but by the general public. This would result in increased economic development, job creation and an improved environment. We felt it would also result in an upward spiral of hope, because as this infrastructure is enhanced, the public feels increased confidence about converting their vehicles, and the vehicle manufacturers are more confident about building additional dedicated natural gas vehicles. Clearly, this is in the public interest.

Last year we knew progress would be slow, but in reviewing the results since the passage of the Alternative Fuels Act on June 22, 1995, we are, quite frankly, disappointed. Not only have the opportunities for vehicle conversions not materialized, owing to the age of the fleet, but fleet managers have been less than enthusiastic about converting their vehicles. The stark reality is that, as of today, Consumers Gas has converted only 12 vehicles in the federal fleet to natural gas.

The principal activities that have been pursued by the federal government in the past year may be characterized as information gathering. In our view, this has not been critical and has only served to delay the process. We just have to get on with it in order that the benefits of the legislation can be realized. I appreciate that the Treasury Board has been working on updating the federal fleet policy and guidelines which will encompass the use of alternative fuels in keeping with the spirit and the requirements of the Alternative Fuels Act, and we have been pleased to have been consulted as part of the process; but the delays in implementing the policy are troubling. We recognize a need to get it right, obviously, but the fact that it was not in place prior to the beginning of the current fiscal year will lead to many lost opportunities.

In the draft policy, the federal government has recognized the importance of life-cycle costing, and the need for fuel management through credit cards, as key fleet management tools required to successfully implement and monitor the switch to alternative-fuel vehicles. However, the life-cycle analysis should realistically match fleet experience, and, given the existing federal fleet, a six-year life-cycle or greater is necessary — not the three-year cycle being considered.

du gouvernement fédéral à l'égard des véhicules alimentés aux carburants de remplacement, moins de un quart de un pour cent des 39 000 véhicules qui composent son parc automobile fonctionnent au gaz naturel. Il ne fait aucun doute, comme nous l'avons précisé l'an dernier, que le gouvernement a ici la possibilité de prêcher par l'exemple.

Nous étions très optimistes, car nous estimions que le projet de loi S-7 était le mécanisme que nombre d'entre nous attendions; nous croyions qu'il pourrait stimuler les investissements des autres intervenants qui souhaiteraient construire l'infrastructure additionnelle pouvant être utilisée non seulement par les parcs automobiles du gouvernement mais par le public en général. Nous croyions que cela se traduirait par un développement économique accru, la création d'emplois et un environnement plus sain. Nous estimions également que cela susciterait de plus en plus d'espoir, parce qu'au fur et à mesure que l'infrastructure s'élargirait, les gens auraient davantage confiance dans la conversion de leurs véhicules, et les fabricants de véhicules seraient davantage rassurés et souhaiteraient construire des véhicules au gaz naturel. Il ne fait aucune doute que cela va dans l'intérêt du public.

L'an dernier, nous savions que les progrès seraient lents, mais après avoir examiné la situation depuis l'adoption de la Loi sur les carburants de remplacement le 22 juin 1995, nous sommes, à vrai dire, déçus. Non seulement les possibilités de conversion ne se sont pas matérialisées, en raison de l'âge du parc automobile, mais les gestionnaires de parcs automobiles n'ont pas été très enthousiastes à l'égard du programme de conversion. La triste réalité, c'est que Consumers Gas n'a converti jusqu'à maintenant que 12 véhicules du parc automobile fédéral au gaz naturel.

Tout ce qu'a fait le gouvernement fédéral au cours de l'an dernier peut se résumer à de la collecte d'information. À notre avis, cela n'est pas essentiel et n'a servi qu'à retarder le processus. Il faut tout simplement aller de l'avant afin de pouvoir tirer profit de la loi. Je reconnais que le Conseil du Trésor a entrepris des efforts pour mettre à jour la politique et les directives concernant le parc automobile fédéral, lesquelles comprendront l'utilisation de carburants de remplacement pour respecter l'esprit et la lettre de la Loi sur les carburants de remplacement; nous sommes heureux d'avoir été consultés en cours de route, mais les retards dans la mise en oeuvre de la politique sont inquiétants. Nous reconnaissons qu'il faut partir du bon pied, de toute évidence, mais le fait que cette politique n'ait pas été en place avant le début de l'exercice financier en cours fera perdre de nombreuses possibilités.

Dans son ébauche de politique, le gouvernement fédéral reconnaît l'importance de l'établissement des coûts du cycle de vie et la nécessité d'assurer la gestion des carburants à l'aide de cartes de crédit, deux éléments clés de la gestion des parcs de véhicules, nécessaires pour bien implanter et surveiller la conversion des véhicules aux carburants de remplacement. Cependant, l'analyse du cycle de vie devrait, de façon réaliste, être conforme à l'expérience vécue dans les parcs automobiles, et compte tenu du parc actuel du gouvernement fédéral, un cycle de vie de six ans ou plus est nécessaire, et non pas le cycle de trois ans qui est à l'étude actuellement.

It is our understanding that the concept behind Bill S-7 is based on switching the government fleet to alternative transportation fuels through the acquisition of new vehicles from the automobile manufacturers. As we heard again from my colleagues this morning, there are several models of these vehicles currently available. I was surprised to hear that the RCMP has to wait for so long to get a Crown Victoria. Our company ordered a natural gas Crown Victoria three weeks ago and we have the delivery, and it has a police package.

We agree with the support, and certainly the concept of using the OEM vehicles to maximize performance, because it reduces tailpipe emissions, and certainly these vehicles carry the new vehicle service and emission warranties. As an added benefit, and again we talked about this last year, acquisition of the OEMs encourages automakers to build and market these alternative-fuel vehicles in Canada. Again, this is in everyone's best interest.

The conversion of existing vehicles should only be considered as an economical bridging strategy between gasoline and the OEM alternative-fuel vehicles. Since existing vehicles have questionable maintenance history and are in possession of used catalytic converters, because they are used vehicles, it is unreasonable to expect these older vehicles to perform as well as an OEM or to have tailpipes similar to an OEM simply because they have been converted to an alternative, clean fuel.

In concluding my remarks, I think there are two things the government can do to move ahead and ensure that the objectives of the Alternative Fuels Act are met. First, the policies and guidelines coming from Treasury Board have to be implemented; second, the issue requires leadership from the top.

Consumers Gas has sent letters to every minister and deputy minister offering to convert their vehicles at a substantially reduced rate. While we have received many replies, no one — and I emphasize that — no one has taken us up on this offer.

Senator Buchanan: In all the presentations this morning, I did not hear Atlantic Canada mentioned once. Not one of our provinces was mentioned at any time in any presentation. The reason, of course, is quite obvious. We do not have natural gas. In Nova Scotia we like oil, but we love natural gas. We have all kinds of natural gas, but nobody has brought it ashore yet. In 1977, I visited the first drilling rig on Sable Island. It was right on Sable Island; Mobile Oil had it.

For 13 years as Premier of Nova Scotia I was the chief salesman for natural gas production in the Sable Island area, offshore Nova Scotia. It should have been in production by 1988-89, but market conditions and price conditions dictated that

Nous croyons comprendre que le concept qui sous-tend le projet de loi S-7 repose sur la conversion des véhicules du gouvernement aux carburants de remplacement par l'achat de nouveaux véhicules aux fabricants d'automobiles. Comme nous l'ont répété mes collègues ce matin, il y a plusieurs modèles de ces véhicules disponibles actuellement. J'ai été étonné d'entendre que la GRC devait attendre si longtemps pour obtenir un modèle Crown Victoria. Notre société a commandé une Crown Victoria alimentée au gaz naturel il y a trois semaines et nous en avons pris livraison, et en plus, elle est équipée pour les policiers.

Nous sommes d'accord pour dire qu'il faut utiliser les véhicules dotés de l'équipement d'origine afin de maximiser la performance parce que cela réduit les émissions d'échappement et que, certainement, ces véhicules sont dotés des garanties offertes pour les véhicules neufs et les émissions. Autre avantage, dont nous avons également parlé l'an dernier, l'acquisition de véhicules dotés d'équipement d'origine encourage les fabricants d'automobiles à construire et à commercialiser les véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement au Canada. Là encore, cela est au mieux des intérêts de tout le monde.

La conversion des véhicules existants devrait être envisagée uniquement comme mesure de transition économique entre les véhicules à essence et les véhicules aux carburants de remplacement munis de l'équipement d'origine. Puisque l'entretien des véhicules existants a toujours posé certains problèmes et que ceux-ci sont dotés de convertisseurs catalytiques usagés, parce que ce ne sont pas des véhicules neufs, il n'est pas raisonnable de s'attendre à ce que ces vieux véhicules performant aussi bien que les véhicules dotés de l'équipement d'origine ou que leurs émissions soient semblables simplement parce qu'ils ont été convertis à un carburant de remplacement plus propre.

Enfin, je pense que le gouvernement pourrait faire deux choses pour aller de l'avant et s'assurer que les objectifs de la Loi sur les carburants de remplacement sont atteints. Premièrement, il faut mettre en oeuvre les politiques et lignes directrices du Conseil du Trésor; deuxièmement, la question nécessite un leadership de la part des hautes instances.

Consumers Gas a envoyé des lettres à tous les ministres et sous-ministres pour leur offrir de convertir les véhicules de leur parc à un coût considérablement réduit. Bien que nous ayons reçu de nombreuses réponses, personne — et j'insiste là-dessus — personne n'a profité de notre offre.

Le sénateur Buchanan: Dans tous les exposés ce matin, personne n'a parlé de la région de l'Atlantique. Aucune de nos quatre provinces n'a été mentionnée. La raison, bien sûr, est assez évidente. Nous n'avons pas de gaz naturel. En Nouvelle-Écosse, nous aimons le pétrole mais nous adorons le gaz naturel. Nous avons toutes sortes de gaz naturel, mais personne ne l'a encore ramené du large. En 1977, j'ai visité la première plate-forme de forage sur l'île de Sable. La plate-forme était directement sur l'île de Sable, c'était celle de Mobil Oil.

Pendant les 13 années où j'ai été premier ministre de la Nouvelle-Écosse, j'étais le principal promoteur du gaz naturel dans la région de l'île de Sable, au large de la Nouvelle-Écosse. La production aurait dû commencer en 1988-1989, mais les

it was not going to happen then. So the project was put off temporarily. But at every opportunity we still push the project of Sable Island natural gas production.

Just as early as last fall I spoke to the New England Governors in Boston, giving them an update on where we are at the present time, and Tom Bell and his colleagues should listen to this, because now is the time to do something about this situation. The group of you representing the natural gas industry could be the vehicle, if you will pardon the pun, to accelerate the project off Sable Island and start the production of our own Nova Scotia natural gas.

We have a minimum of four trillion cubic feet of natural gas proven, and a possible maximum of 20 trillion cubic feet of natural gas. Our pipelines will be built from the gathering system around Sable Island, 110 miles to the Strait of Canso, then overland or underground from the Strait of Canso to New Brunswick, through New Brunswick to the State of Maine, hooking up with the natural gas system which will be built from the Boston area right to the Calais border at St. Stephen, New Brunswick. That is how we will supply natural gas to that market.

So we look forward to seeing in the very near future hundreds of natural gas stations loading cars up with natural gas in our four provinces, to seeing home-heating natural gas distribution centres throughout Atlantic Canada, all using Nova Scotia natural gas.

The reason I mentioned Tom is that Westcoast will be one of the major companies involved in this massive \$4.5 billion to \$5 billion project, which we believe will start very soon. The ball is in your court. Let us get it going. The next time we meet here, we will not be talking about British Columbia to Quebec; we will be talking about Atlantic Canada, with Nova Scotia as the focal point, providing the natural gas to all of the Atlantic provinces for cars, for heating, and for export to the big markets of the northeastern United States.

The Chairman: Did you have a question, senator?

Senator Buchanan: When are Westcoast and its partners going to get going and do it?

Mr. Stover: Perhaps I could partially respond, Senator Buchanan. You mentioned the same thing last year when we were here, and I think I have heard you before talking about the same area. Clearly, that is a missing link in the natural gas distribution system in North America. As well, as you have indicated, clearly there is a lot of interest in seeing what can be done to develop natural gas in that area.

Clearly, companies like Westcoast Energy, which Tom represents, are interested; companies like Consumers Gas are working with other people who are also interested. So we are very aware of

conditions du marché et les prix ont fait en sorte que cela ne s'est pas produit. Le projet a donc été retardé temporairement. Mais chaque fois que nous en avons la chance, nous faisons encore la promotion du projet de production de gaz naturel sur l'île de Sable.

Encore l'automne dernier, j'ai parlé aux gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre à Boston, je leur ai fourni des données récentes sur l'état du projet, et Tom Bell et ses collègues devraient écouter cela, car c'est maintenant qu'il faut agir. Ceux d'entre vous qui représentent l'industrie du gaz naturel pourraient être le véhicule, si vous me permettez l'expression, qui pourrait accélérer le projet au large de l'île de Sable, et entreprendre la production de notre propre gaz naturel en Nouvelle-Écosse.

Nous avons une réserve prouvée d'au minimum 4 billions de pieds cubes de gaz naturel, et un maximum possible de 20 billions de pieds cubes de gaz naturel. Nos pipelines seront raccordés au système de collecte autour de l'île de Sable, à 110 milles du détroit de Canso, pour ensuite constituer un système terrestre et souterrain à partir du détroit de Canso jusqu'au Nouveau-Brunswick, en passant par le Nouveau-Brunswick jusqu'à l'État du Maine, en nous reliant au système de gaz naturel qui sera construit de la région de Boston jusqu'à la frontière de Calais, à St. Stephen, au Nouveau-Brunswick. Voilà comment nous approvisionnerons le marché de notre gaz naturel.

Nous espérons bien voir dans un avenir très rapproché des centaines de stations de gaz naturel où se ravitailleront les voitures dans nos quatre provinces, nous aimerions bien voir le gaz naturel chauffer les foyers de toute la région de l'Atlantique, tout le monde utilisant le gaz naturel de la Nouvelle-Écosse.

La raison pour laquelle j'ai mentionné Tom, c'est que la Westcoast sera une des principales sociétés intéressées par ce projet énorme de 4,5 à 5 milliards de dollars, qui, nous croyons, sera mis en branle très prochainement. La balle est dans votre camp. Allons-y. La prochaine fois que nous nous rencontrerons ici, nous ne parlerons pas de la distribution du gaz de la Colombie-Britannique au Québec, mais de celle de la région de l'Atlantique, avec la Nouvelle-Écosse comme point de jonction, celle-ci fournissant le gaz naturel aux quatre provinces de l'Atlantique pour les voitures, le chauffage et l'exportation sur les grands marchés du nord-est des États-Unis.

Le président: Vouliez-vous poser une question, sénateur?

Le sénateur Buchanan: Quand est-ce que la Westcoast et ses partenaires vont s'y mettre?

M. Stover: Peut-être pourrais-je répondre en partie, sénateur Buchanan. Vous avez mentionné la même chose l'an dernier lorsque nous nous sommes rencontrés ici, et je pense que je vous ai entendu parler de la même chose avant. Manifestement, il y a un chaînon manquant dans le réseau de distribution de gaz naturel en Amérique du Nord. De même, comme vous l'avez précisé, il est certain que beaucoup souhaitent que le gaz naturel soit développé dans votre région.

Bien sûr, des sociétés comme la Westcoast Energy, que Tom représente, sont intéressées par le projet; des sociétés comme Consumers Gas travaillent avec d'autres personnes qui sont

what is there, and when the gas is produced we will have natural gas for the vehicles.

Mr. Bell: I have to say something on behalf of Westcoast. We are indeed working very hard.

Senator Buchanan: I mentioned you very prominently in New England just last October, and your partner Algonquin was there.

Mr. Bell: We would like nothing better than to see natural gas spread throughout all regions of Canada, especially in those areas where gas service is not yet available. The key component is that it has to be economically feasible, and we are working very hard on the Sable Island project right now to try to make that feasible and make natural gas supply a reality in the maritimes.

Senator Taylor: I was enjoying listening here. I hesitate to tell Senator Buchanan that the Newfoundlanders may be catching up and getting ahead of you. They have made a couple of discoveries on the west side.

Senator Buchanan: They have no natural gas.

Senator Taylor: Everybody knows that Newfoundland gas will go a lot farther than Nova Scotia gas!

One thing I noticed today, though, and the Mounties particularly referred to it, is the difference in performance. I drive both a propane and a natural gas vehicle and I am of the age where the performance does not bother me, but I can see how a young RCMP officer might go a little red in the face if a car went whipping by because it was fuelled by gasoline. When you step on it using either propane or natural gas, you do not get the type of pick up you need for a chase and they do not give the top speed. They mentioned 120 miles an hour versus 100. That also means between stop signs there is a few seconds less time.

Has there been any work on that aspect at all? I have often wondered about being able to insert a quick pick up, some sort of a chemical that you could put in there that would blow the doors off a guy at least for a few minutes.

Mr. Stover: I am not aware of any rocket-booster approach to the vehicles, but I certainly am aware of the point you are making, because our company is participating in the research of natural gas engines. What we are talking about now is really a modified gasoline block. A natural gas engine, if it is designed and built specifically for natural gas, is a very powerful and efficient engine. The octane rating of natural gas is 130. For the gasoline that you buy at the pump, the octane rating is about 90 and the super octane rating, again with gasoline, is about 95 or 96.

However, what we are not doing now through technology is utilizing the full octane rating in these engines. But as one of the witnesses ahead of us said, technology is changing, and this is one of the areas that it is changing in. There is another factor I should

également intéressées. Donc nous sommes très conscients de ce que vous offrez, et lorsque le gaz sera produit, nous aurons du gaz naturel pour les véhicules.

M. Bell: Je dois dire quelque chose au nom de la Westcoast. Nous travaillons effectivement très fort à ce projet.

Le sénateur Buchanan: J'ai parlé de vous très clairement en Nouvelle-Angleterre en octobre dernier, et votre associé Algonquin était là.

M. Bell: Il n'y a rien que nous aimerions mieux que de voir le gaz naturel distribué dans toutes les régions du Canada, surtout de nous implanter dans les régions où il n'est pas encore disponible. L'élément clé, c'est que cela doit être faisable sur le plan économique, et nous travaillons très fort au projet de l'île de Sable actuellement pour essayer de rendre cela réalisable et faire en sorte que le gaz naturel devienne une réalité dans les Maritimes.

Le sénateur Taylor: J'ai pris plaisir à écouter les témoins. J'hésite à dire au sénateur Buchanan que les Terre-Neuviens vont peut-être rattraper la Nouvelle-Écosse, voire la dépasser. Ils ont fait une ou deux découvertes du côté ouest.

Le sénateur Buchanan: Mais ils n'ont pas de gaz naturel.

Le sénateur Taylor: Tout le monde sait que le gaz de Terre-Neuve ira beaucoup plus loin que celui de la Nouvelle-Écosse!

J'ai remarqué une chose aujourd'hui, cependant, et les représentants de la GRC y ont fait particulièrement référence, c'est la différence dans la performance. J'ai un véhicule qui est alimenté au propane et au gaz naturel et je suis d'un âge où la performance ne me dérange pas tellement, mais je peux comprendre qu'un jeune agent de la GRC soit un petit peu frustré de se faire doubler par une voiture à essence. Quand on appuie sur l'accélérateur et qu'on utilise le propane ou le gaz naturel, on n'a pas la même reprise que celle dont on a besoin pour prendre quelqu'un en chasse et atteindre la vitesse maximale. On a parlé de 120 milles à l'heure par rapport à 100. Cela veut dire également qu'entre les arrêts, on perd quelques secondes.

Est-ce que cet aspect de la question a été étudié? Je me suis souvent demandé si on pouvait insérer un dispositif d'accélération quelconque, un produit chimique qui vous ferait prendre de l'accélération au moins pendant quelques minutes.

M. Stover: À ce que je sache, personne n'a songé à installer de tels dispositifs dans les véhicules, mais je suis tout à fait conscient de la question que vous soulevez parce que notre société participe actuellement à la recherche sur les moteurs alimentés au gaz naturel. Ce dont il est question ici, c'est d'un bloc moteur à essence modifié. Le moteur au gaz naturel, s'il est conçu et construit spécifiquement pour ce type de carburant, est un moteur très puissant et efficace. L'indice d'octane du gaz naturel est de 130. Pour l'essence que vous achetez à la pompe, l'indice d'octane est d'environ 90 et le super indice d'octane, encore de l'essence, est d'environ 95 ou 96.

Cependant, ce que ne permet pas la technologie actuellement, c'est d'utiliser au maximum cet indice d'octane dans ces moteurs. Mais comme un des témoins qui nous a précédés l'a mentionné, la technologie change dans ce domaine-là aussi. Il y a un autre

mention; with the dedicated natural gas engine, not only would we make use of the octane rating for power, but the octane rating allows the compression of the engine to operate at a much higher level than for standard gasoline, so it improves the efficiency. So a side benefit of natural gas in vehicles is an energy gain of about 20 per cent.

Senator Taylor: That is good information. I think maybe it should be passed on to the fleets, because I think the average mounted policeman thinks he has been given a pretty slow horse if he is given one of these vehicles.

My second question is this: Are there any regulations?

Mr. Basham: May I add something to that? I think it is very technologically dependent. For example, the Honda Civic has more horsepower in its natural gas version than in its gasoline version. That vehicle is coming out on the market now, although not in Canada as yet. We expect it in Canada probably next year.

Senator Taylor: That is why I wanted to bring it up, because I think that does bother a lot of army and police forces. They have the old fashioned idea.

On my question concerning regulations, in Alberta, for instance, I think school buses are not allowed to have propane tanks because one exploded and some children got burned. Are there any other provincial regulations across the country that somehow or other stop you from converting? I notice you had a number of school districts converted to NG. But LNG —

Mr. Bell: LNG refers to liquefied natural gas as opposed to propane.

Senator Taylor: I am sorry. Yes.

Mr. Bell: There are really no major uses of LNG yet in Canada. There is a demonstration project going on in Toronto right now with a transit bus, but for the most part all applications of natural gas as an alternative fuel are through compressed natural gas.

Senator Taylor: So you are not in the market of pushing propane as an environmentally clean alternative as well as NGs?

Mr. Bell: We think natural gas is by far the superior alternative now.

Senator Taylor: The other question was what progress has been made? I noticed you mentioned one manufacturer of those little home compressors where you can drive your car home at night and plug it in. The last time I looked, they were very expensive. But on top of that, the ones they were selling did not stand up at all after ninety days to six months.

Can the manufacturer not make one which they could guarantee to the homeowner would last for four years, so therefore they could convert their vehicle to gas as they were snoozing away at night and the machine would be recharging their tank?

facteur que je devrais mentionner; avec le moteur spécialement conçu pour le gaz naturel, non seulement nous utiliserions l'indice d'octane pour obtenir de la puissance, mais l'indice d'octane permet aussi une compression beaucoup plus élevée qu'avec l'essence ordinaire, si bien que l'efficacité est accrue. Donc, un avantage connexe de l'utilisation de gaz naturel dans les véhicules est un gain d'énergie d'environ 20 p. 100.

Le sénateur Taylor: Voilà qui est intéressant. À mon avis, on devrait peut-être en informer les gestionnaires de parcs automobiles parce que je crois que les agents de la GRC pensent qu'on leur confie un cheval assez lent quand on leur donne un de ces véhicules.

Ma seconde question est la suivante: y a-t-il des règlements?

M. Basham: Puis-je ajouter quelque chose? Je pense que tout dépend beaucoup de la technologie. Par exemple, la Honda Civic a plus de puissance avec son moteur au gaz naturel que son moteur à essence. Le véhicule vient de sortir sur le marché, mais pas encore au Canada. Probablement l'an prochain.

Le sénateur Taylor: C'est la raison pour laquelle je voulais poser cette question, parce que je pense que cela dérange beaucoup de militaires et de policiers. Ils ont encore la vieille mentalité.

Pour ce qui est de ma question concernant les règlements, en Alberta, par exemple, je pense que les autobus scolaires ne peuvent pas être dotés de réservoirs au propane parce qu'il y en a un qui a explosé et que des enfants ont été brûlés. Y a-t-il d'autres règlements provinciaux dans tout le pays qui vous empêcheraient d'une manière ou d'une autre de convertir les véhicules aux carburants de remplacement? Je remarque qu'un certain nombre de districts scolaires ont converti leurs véhicules au GN. Mais le GNL...

M. Bell: Le GNL, c'est le gaz naturel liquéfié par opposition au propane.

Le sénateur Taylor: Désolé. Oui.

M. Bell: On n'utilise pas beaucoup le GNL au Canada. Il existe actuellement un projet pilote à Toronto sur un autobus urbain, mais dans la plupart des autobus, on utilise le gaz naturel comprimé comme carburant de remplacement.

Le sénateur Taylor: Donc vous ne pouvez pas vraiment proposer le propane et les gaz naturels comme solutions de rechange propres et saines pour l'environnement?

M. Bell: Nous croyons que le gaz naturel est de loin supérieur.

Le sénateur Taylor: L'autre question concernait les progrès accomplis. J'ai remarqué que vous avez parlé d'un fabricant de petits compresseurs domestiques auxquels on peut brancher le moteur la nuit. La dernière fois que je les ai vus, ils étaient très chers. Mais en plus, ceux que l'on vendait ne résistaient pas plus de trois à six mois.

Le fabricant ne pourrait-il pas en produire un qu'il pourrait garantir pendant quatre ans, si bien que les gens pourraient convertir leur véhicule au gaz naturel la nuit et la machine rechargerait leur réservoir?

Mr. McNeil: Senator, with respect, the VRA, the vehicle refuelling appliance that you are speaking of, is very well tested, very dependable, very reliable and is in use right across Canada, from Quebec west, of course. It is available, has its warranty packages, is serviced on a regular basis, and is available through any of the utility companies across Canada. It is particularly efficient and effective when it is a small vehicle fleet that is using it, where the vehicle fleet is resting in the evening, or the use is home use.

One of the things about infrastructure that has not yet been mentioned at this table is that, in fact, infrastructure for natural gas is as close as your own driveway for 80 per cent of all Canadians who are serviced by natural gas. So I think that area has a tremendous amount of room for growth; there is an opportunity, which Fuelmaker is now taking advantage of and is working very hard to do so, and the reliability aspect and all of the problems of the past have been resolved, and they are certainly far ahead of where they were.

Senator Taylor: I wish you would tell that to all those Alberta farmers who are my neighbours, because they say it is the worst bunch of junk they can buy. I hope you can get some publicity out that you now have something that works and will stand up for four years, because I do not think it is believed.

Mr. Bell: There was a technical problem that you referred to. They located the problem and it was determined it was a failure of an O-ring. They have been able to overcome the problem by some development work on the design of the O-ring as well as the institution of a normal maintenance program for the units themselves.

Senator Spivak: I have just two questions. First, Mr. Bell, you mentioned leadership, so I want to know where you think that leadership needs to come from within the federal government. Do you think it is the Minister of Natural Resources? Is it Treasury Board? can you say just from your experience? We also have our experience, but I want to know yours.

The second thing I wanted to ask is this: What is the window of opportunity? Obviously, 1996-97 looks like it is lost because there have not been enough plans in place to move quickly on this. How long do you think we have to build up a critical mass, in other words, so that you get the infrastructure in place and get this thing going? What is the window of opportunity?

Mr. Bell: You have asked me two tough questions. I really cannot speak on behalf of the federal government in terms of leadership, but just common sense tells me that if this is a Treasury Board initiative, then maybe Treasury Board should be providing the leadership with all the necessary input and support from the various government departments. In terms of fleet conversions, I mentioned a possible approach during my presentation. But it does need leadership.

M. McNeil: Sénateur, avec tout le respect que je vous dois, le dispositif de ravitaillement du véhicule dont vous parlez a été mis à l'essai, il est très fiable, très sûr et est utilisé dans tout le Canada, du Québec à la Colombie-Britannique, bien sûr. Il est disponible, garanti, entretenu de façon régulière, et on peut se le procurer dans toutes les sociétés de services publics du Canada. Il est particulièrement efficace lorsqu'il sert pour un parc de petits véhicules qui ne sortent pas la nuit ou lorsqu'on l'utilise à des fins domestiques.

L'un des aspects de l'infrastructure dont on n'a pas parlé à cette table, c'est que, en réalité, 80 p. 100 des Canadiens qui utilisent le gaz naturel ont l'infrastructure nécessaire à portée de la main. Je pense que ce secteur offre d'énormes possibilités de développement; la possibilité existe, et Fuelmaker en profite et travaille très fort à cet égard. Les problèmes de fiabilité et autres ont été réglés, je crois que la société a fait beaucoup de progrès et elle est en avance.

Le sénateur Taylor: J'aimerais bien que vous passiez le message à tous les agriculteurs de l'Alberta qui sont mes voisins parce qu'ils prétendent que c'est la pire chose qu'on puisse acheter. J'espère que vous pourrez faire de la publicité maintenant que vous avez quelque chose qui marche et qui durera pendant quatre ans, parce que je ne pense pas que l'on vous croie.

M. Bell: On a eu un problème technique dont vous avez parlé. Le problème a été repéré, on a constaté que c'était une défaillance d'un joint torique. On a réussi à régler le problème grâce à des travaux de développement sur la conception de ce joint de même qu'à l'établissement d'un programme normal de maintenance des unités elles-mêmes.

Le sénateur Spivak: J'aimerais poser simplement deux questions. Premièrement, monsieur Bell, vous avez parlé de leadership, j'aimerais donc savoir d'où, à votre avis, ce leadership doit venir au sein du gouvernement fédéral. De la ministre des Ressources naturelles, du Conseil du Trésor? Pouvez-vous simplement nous faire part de votre expérience? Nous avons la nôtre, mais je veux connaître la vôtre.

Ma deuxième question est la suivante: quel est le créneau dont on dispose? De toute évidence, je crois que le créneau a été perdu pour 1996-1997 parce qu'il n'y avait pas suffisamment de plans adoptés pour agir rapidement dans le dossier. À votre avis, de combien de temps disposons-nous pour constituer une masse critique, autrement dit, afin d'avoir l'infrastructure en place et que tout aille de l'avant? Quel est le créneau?

M. Bell: Vous m'avez posé deux questions difficiles. Je ne peux vraiment pas me prononcer au nom du gouvernement fédéral en ce qui concerne le leadership, mais le simple bon sens me dit que si c'est un projet du Conseil du Trésor, eh bien, peut-être que c'est le Conseil du Trésor qui devrait assurer le leadership à condition d'avoir toutes les données et l'appui nécessaires des divers ministères. En ce qui a trait aux conversions des véhicules, j'ai mentionné une approche possible durant mon exposé. Mais on a besoin de leadership.

I think the key question in dealing with the issue of alternative fuels and major changes to fleet operations is really change itself. We have experienced in our activities that when you have something that is running pretty smoothly and then you try to change it, it takes a fair bit of work and perseverance and consistency of action and just plain hard work to have people develop confidence in the new technology.

In our work with various fleets across the country, that is what it has taken, an awful lot of hard work with the fleet management people and the operators of the fleet vehicles themselves during the initial stages. I think some of that has to take place as well.

The Chairman: I think that is really where it comes from. I felt, listening to the departments speak this morning, that they were really looking for reasons not to do it. I was a little disappointed in their comments. They were talking about the cost of \$7,000 per vehicle. They were talking about the Michigan test. It seemed to me that underlying what we were hearing as a committee from the departments were really reasons for not doing it.

Although they, of course, have to say that they accept the principles implied in the bill, I really had the feeling that what it was going to take more than anything was a lot of salesmanship from your industry's point of view to make it happen, because I do not know that even Treasury Board can give the impetus. I think the impetus has to come from fleet managers in making decisions, the people whom you have to sell and persuade to make it happen. Is that a fair comment?

Mr. Bell: I do not disagree with you, but I do think that some leadership can come from within government itself. We can provide whatever services or whatever support is needed to try to work with these individual fleet managers and the operators, but the leadership has to come from within. We are not the ones who are going to do it; we are sort of viewed as the supplier.

Senator Taylor: Why don't you give us a free sample of one of those hot caps?

The Chairman: But you do have an Act of Parliament. What could be better leadership? You have an act of parliament that says there are certain targets that are out there to achieve within certain time frames. That is not bad from a leadership point of view, I would think.

Mr. Bell: What I heard this morning, in terms of the earlier presentations, was not surprising. It is the natural barriers that appear, the barriers to change, and what has to be done is each one of the barriers that were raised this morning has to be addressed.

Senator Spivak: Could I just make a comment, Mr. Chairman? It is interesting that whereas command-and-control kinds of measures are in disrepute at the moment in terms of regulation, it does take a certain amount of enforcement to get this going. Maybe the problem is that we do not have sufficient teeth in these regulations to say, "You shall." I think that is what

Je pense que la question clé pour régler le problème des carburants de remplacement et les changements majeurs au fonctionnement des parcs automobiles, c'est vraiment le changement comme tel. Nous avons constaté, dans nos activités, que lorsque quelque chose fonctionne assez bien et qu'on essaie de le changer, il faut mettre beaucoup de travail et de persévérance et de constance, vraiment travailler très fort pour que les gens aient confiance dans la nouvelle technologie.

Dans les programmes de conversion que nous avons appliqués dans divers parcs automobiles de tout le pays, c'est ce qu'il a fallu faire, travailler extrêmement fort avec les gestionnaires et les exploitants des parcs automobiles eux-mêmes au cours des premières phases. Je pense que c'est ça qu'il faut faire.

Le président: À mon avis, c'est de là que vient le problème. En entendant les représentants des ministères ce matin, j'ai vraiment eu l'impression qu'ils cherchaient des raisons pour ne pas convertir leur parc. Leurs observations m'ont un peu déçu. Ils ont parlé de 7 000 \$ par véhicule, des essais du Michigan, il me semble que si on lit entre les lignes, les représentants des ministères cherchaient vraiment des raisons pour ne pas appliquer ce programme.

Même si, bien sûr, ils doivent dire qu'ils acceptent les principes du projet de loi, j'ai vraiment eu l'impression que, par-dessus tout, votre industrie va devoir vendre son produit si on veut que les choses se concrétisent, parce que je ne pense pas que même le Conseil du Trésor puisse donner l'élan nécessaire. Je crois que l'élan doit venir des gestionnaires de parcs automobiles dans les décisions qu'ils prennent, des gens à qui vous devez vendre votre produit et que vous devez persuader de l'utiliser. Est-ce que je me trompe?

M. Bell: Je ne suis pas en désaccord avec vous, mais je pense effectivement qu'une partie du leadership peut venir du gouvernement même. Nous pouvons offrir les services ou le soutien dont on a besoin pour travailler avec les gestionnaires et les exploitants de parcs automobiles, mais le leadership doit venir de l'intérieur. Ce n'est pas nous qui allons le faire, nous sommes en quelque sorte perçus comme le fournisseur.

Le sénateur Taylor: Pourquoi ne nous donneriez-vous pas un échantillon de ces articles?

Le président: Mais il y a une loi du Parlement. Peut-on trouver meilleur leadership? Il y a une loi du Parlement stipulant que certains objectifs doivent être atteints dans tels et tels délais. Ce n'est pas mauvais du point de vue du leadership, je crois.

M. Bell: Ce que j'ai entendu ce matin, dans les témoignages antérieurs, n'était pas étonnant. Ce sont les obstacles naturels qui se dressent, les obstacles au changement et les mesures que l'on doit prendre pour abattre ces obstacles dont on a parlé ce matin.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président, pourrais-je faire simplement un commentaire? Il est intéressant de voir qu'alors que les règlements ne portent pas sur les mesures de commande et de contrôle en ce moment, il faut une certaine volonté d'exécution pour mettre les choses en branle. Le problème, c'est que les règlements n'ont peut-être pas suffisamment de mordant. Je pense

is required. It is easy for the bureaucracy to say, "We are committed, but we cannot do this and that." If the government says, "You must," then they have to do it.

Mr. McNeil: Senator, may I just speak for one second on the issue of leadership and then also on putting teeth into the regulations? In addition to finding leadership within government, there is leadership in industry. The alliance's creation itself is a show of leadership. We have taken the bull by the horns; we are marching down and we are trying to do the best we can with what we have in terms of providing the wherewithal, the tools, all of the information that is necessary, the research. All of the research and technology for the last 15 or 20 years has been dedicated to the advancement and to the implementation of natural gas vehicles in Canada. A tremendous amount of investment has been taking place, and all that has been through leadership within the industry, with the cooperation and the help of Natural Resources Canada, Canmet and a few other agencies within government. I think what we are looking for now is the same type of leadership that Senator Kenny and this committee have given over the past two years in bringing S-7 to fruition.

I think that kind of leadership is transferable now into the bureaucracy, and be it at a minister's level or be it at a senior bureaucrat's level, we have to find those leaders and we have to have the commitment, the dedication and the willingness of all government departments to cooperate in transferring that kind of technology into their fleets, and to adopting clean fuel, be it natural gas or propane or methanol or any of the other alternatives. We need that kind of leadership now.

The Chairman: I suppose it would help if we had the regulations so we could know what "cost effective" really was by way of criteria, but the regulations are still forthcoming. I suspect that this committee might be interested to see the regulations when they do come forward, or to press for them to be promulgated.

Mr. Stover: I was going to give you an example of leadership in our company. Consumers Gas, although it is a fuel supplier, also operates a very large fleet. When natural gas as a vehicle fuel was first introduced, there was considerable resistance from our men in the field, in particular because it was something new and they were concerned about the performance, and so on. There was a great deal, as the federal government is experiencing, of this resistance that sort of stopped things.

So our president of the day did not issue a directive; he simply had his own car converted to natural gas. He then asked other senior management people in the companies if they would mind having their cars converted. All of them did, and that was all it took, because suddenly the rest of our company, all of the people working in the field, the service men in your houses, and so on, decided that natural gas in the vehicles was okay because the

que c'est ce qu'il faut. C'est facile pour un bureaucrate de dire: «Nous sommes déterminés à faire ceci ou cela, mais nous ne pouvons pas». Si le gouvernement dit: «Vous devez», alors, à ce moment-là, ils devront s'exécuter.

M. McNeil: Sénateur, puis-je faire un bref commentaire sur la question du leadership et du mordant des règlements? Outre le leadership que l'on trouve au sein du gouvernement, il y a aussi celui de l'industrie. La création de l'Alliance elle-même en est un exemple. Nous avons pris le taureau par les cornes; nous allons de l'avant et nous essayons de faire du mieux possible avec ce que nous avons pour fournir les outils, toute l'information nécessaire, effectuer la recherche, et cetera. L'ensemble de la recherche et de la technologie des 15 à 20 dernières années a été consacrée au développement et à l'utilisation de véhicules au gaz naturel au Canada. Des investissements énormes ont été réalisés, et tout cela grâce au leadership de l'industrie, à la collaboration et à l'aide de Ressources naturelles Canada, de CANMET et de quelques autres organismes gouvernementaux. Je pense que ce que nous cherchons maintenant, c'est le même genre de leadership dont le sénateur Kenny et son comité ont fait preuve au cours des deux dernières années en faisant adopter le projet de loi S-7.

Je crois que ce genre de leadership peut maintenant se transporter chez les bureaucrates, et que ce soit au niveau des ministres ou des hauts fonctionnaires, il nous faut trouver ces leaders et nous devons avoir leur engagement, leur volonté de faire en sorte que tous les ministères collaborent pour transférer ce type de technologie dans leur parc automobile, pour adopter des carburants propres, que ce soit le gaz naturel, le propane ou le méthanol ou tout autre carburant de remplacement. Nous avons besoin de ce genre de leadership aujourd'hui.

Le président: Je suppose que cela aiderait si nous avions les règlements afin de savoir ce que l'on entend vraiment par «rentable», par les critères, mais les règlements ne sont pas encore sortis. Je pense que notre comité pourrait vouloir voir les règlements lorsqu'ils seront publiés, ou exercer des pressions pour qu'ils soient promulgués.

M. Stover: J'allais vous donner un exemple de leadership au sein de notre compagnie. Consumers Gas, bien qu'elle soit une société d'approvisionnement en carburant, exploite aussi un parc automobile très important. Lorsque le gaz naturel est devenu disponible pour propulser ces véhicules, on a fait face à passablement de résistance de la part de nos conducteurs, plus particulièrement parce que c'était quelque chose de nouveau, qu'ils étaient préoccupés par la performance et ainsi de suite. Il y avait beaucoup de cette résistance, comme celle que vit le gouvernement fédéral actuellement, qui a en quelque sorte stoppé les choses.

Notre président à l'époque n'a pas publié de directive; il a simplement converti sa propre voiture au gaz naturel. Il a ensuite demandé aux autres cadres supérieurs s'ils voulaient faire de même. Tout le monde l'a fait, et c'est tout ce que cela a pris, parce que tout à coup, le reste de nos employés, tous les gens qui travaillent sur la route, les préposés au service qui viennent chez vous et ainsi de suite, ont décidé que le gaz naturel dans les

president was using it. So that is another example of how leadership can be applied.

Mr. Basham: I have just a rather irreverent view from the wacko west, if I may be permitted to give one. If the fleet managers concerned were able to participate in some kind of incentive program where the savings accruing to their fleet would really mean something to them personally, I think we might see quite a rapid rate of introduction of alternative fuels.

Senator Adams: Just referring again to the Atlantic region, speaking only for myself, if I had a natural gas car I would not drive to Nova Scotia for my holidays, because there are no gas stations down there.

I think we should remember that we are talking about something that concerns private business, government and the public. I think we are talking about, in the future, anybody turning to natural gas or propane. We have no problem with methanol because almost every gas station has it now.

What is the future of a new gas company to be? Say I want to have natural gas put into the tank of my car, well, I cannot drive to Winnipeg or Toronto because none of the highways now, the way things stand, have pumps for natural gas or propane.

Mr. McNeil: The infrastructure within every place west of Quebec City is building as we speak. You can, in fact, take a vehicle from here to Toronto with ease. You will be able to refill in Kingston if you need to, and you can continue on. Most of the vehicles that are doing that type of travel are bi-fuel vehicles that operate both on natural gas and on gasoline. So when your natural gas tank empties, it automatically, or at the flip of a switch on your decision, will switch over to gasoline.

In fact, what you are doing is extending the range of your vehicle so that you can travel from to very remote places that you would not be able to go to if you only had gasoline. So putting that into perspective, and I know it is no consolation to the senator from the East, Senator Buchanan, you are able to travel from here through to Quebec City on natural gas, and beyond Quebec City, at which point you would then flip over to your gasoline for the rest of the maritimes.

Senator Taylor: You cannot take any luggage when you have your trunk full of fuel tanks.

Mr. McNeil: It is amazing how compact those things are now. I have only been with the alliance for the last six months after leaving the CAA, and I have been amazed at the technology and the convenience that NGV affords, or propane or a number of the other alternatives. It does not take up as much room as you think; there is lots of trunk space in the vehicles that are being converted. In fact, in the OEM models, the original equipment models, all of the tanks and cylinders are built right within the body of the vehicle and so you really do not lose any trunk space

véhicules était acceptable parce que le président l'utilisait. C'est là donc un autre exemple de la façon dont on peut faire preuve de leadership.

M. Basham: J'ai simplement une opinion plutôt irrévérencieuse de la part d'un bizarroïde de l'Ouest, si on me permet de la donner. Si les gestionnaires de parcs automobiles intéressés étaient capables de participer à un programme incitatif où les économies qui résulteraient de la conversion leur reviendraient en partie, je pense que nous pourrions assister à un taux assez rapide de conversion aux carburants de remplacement.

Le sénateur Adams: Simplement pour revenir à la région de l'Atlantique, je parle seulement en mon nom, si j'avais une voiture au gaz naturel, je ne la prendrais pas pour aller en vacances en Nouvelle-Écosse parce qu'il n'y a pas de stations de gaz le long de la route.

Il ne faut pas oublier que nous discutons aujourd'hui de choses qui concernent l'entreprise privée, le gouvernement et le public. Je pense que nous parlons d'une situation dans laquelle, à l'avenir, n'importe qui pourra se convertir au gaz naturel ou au propane. Nous n'avons pas de problème avec le méthanol parce que presque toutes les stations en ont maintenant.

Quel est l'avenir d'une nouvelle société gazière? Disons que je veux avoir du gaz naturel dans le réservoir de ma voiture, eh bien, je ne peux pas me rendre à Winnipeg ou à Toronto parce qu'il n'y en a pas le long des autoroutes actuellement.

M. McNeil: L'infrastructure, partout à l'ouest de la ville de Québec, est en pleine expansion au moment où on se parle. À vrai dire, vous pouvez facilement vous rendre d'ici à Toronto en brûlant du gaz naturel. Vous pourrez faire le plein à Kingston si nécessaire, et vous pourrez continuer. La plupart des véhicules qui effectuent ce genre de déplacement sont des véhicules qui utilisent les deux carburants, le gaz naturel et l'essence. Donc, quand votre réservoir de gaz naturel est vide, automatiquement, ou à l'aide d'un bouton, vous passez à l'essence.

En réalité, vous élargissez le rayon d'action de votre véhicule de sorte que vous puissiez atteindre des endroits très éloignés où vous ne pourriez pas aller si vous aviez seulement l'essence. Donc, si on place les choses en perspective, et je sais que ce n'est pas une consolation pour le sénateur de l'Est, le sénateur Buchanan, vous pouvez vous déplacer d'ici à Québec en utilisant le gaz naturel, et après Québec, à un moment donné, vous passerez à l'essence pour vous rendre jusque dans les maritimes.

Le sénateur Taylor: Vous ne pouvez pas emporter de bagage avec vous lorsque le coffre de votre auto est plein de réservoirs de carburant.

M. McNeil: C'est étonnant de voir à quel point ces réservoirs sont petits maintenant. Je n'ai quitté l'ACC que depuis six mois pour me joindre à l'Alliance, et j'ai été étonné par la technologie et le caractère pratique des VGN, du propane ou d'autres carburants de remplacement. Ça ne prend pas autant d'espace que vous le croyez. Il y a beaucoup d'espace dans la malle arrière des véhicules qui sont convertis. Dans les modèles avec équipement d'origine, tous les réservoirs et toutes les bouteilles sont intégrés à la structure du véhicule de sorte que l'on ne perd aucun espace

whatsoever, except for perhaps a little bit at the back of the boot. But it is fabulous equipment.

Senator Adams: I just want to apologize to the gas company. This morning I asked a question of the department about the possibility of danger in using these fuel tanks. I do not have any problem with propane and natural gas, and I understand now that other vehicles do not have any danger involved in putting the tank in the trunk of the car.

Mr. McNeil: In terms of safety, for natural gas, and I believe in the case of propane and the other alternative fuels, there is a tremendous amount of safety being built in. They have gone through the most strict safety standards. In respect of natural gas, there has never been an incident, so far as I am aware, where there has been any kind of fatality or any severe injury as a result of any kind of explosion. Natural gas has a higher ignition temperature and a very small window of ignition; it is lighter than air and would quickly dissipate in the unusual event that there was a leak. All of those factors are considered, and the natural gas vehicle is actually safer than a gasoline-powered vehicle, because gasoline pools, its vapours explode, and there is a lower ignition temperature. All of those things have to be considered. So natural gas has an impeccable safety record.

Senator Cochrane: I was wondering if the alliance would have any comment or input for this committee to give to those who are drafting the regulations, to make sure that this act is well implemented. That might be an idea, Mr. Chairman.

Mr. McNeil: We would welcome that opportunity, senator, and would avail ourselves of whatever convenient schedule you could arrange.

Senator Cochrane: This is a suggestion to the Chair.

Mr. McNeil: Well, we would welcome it, too.

The Chairman: We will have the minister before us next week. We can find out where the regulations are at that point in time and just see what input may be helpful to put a little teeth into those regulations.

Gentlemen, thank you very much for coming and meeting with us; it was very useful. We thank you for your guidance.

The committee adjourned.

dans la malle arrière, sauf peut-être un petit peu à l'arrière. Mais c'est un équipement fabuleux.

Le sénateur Adams: Je veux simplement m'excuser auprès de la société gazière. Ce matin, j'ai posé une question aux représentants du ministère au sujet de la possibilité du danger d'utiliser ces réservoirs. Je n'ai pas de problème avec le propane et le gaz naturel et je comprends maintenant qu'il n'est pas dangereux d'avoir un réservoir dans la malle arrière d'autres véhicules.

M. McNeil: Côté sécurité, pour ce qui est du gaz naturel, et je crois dans le cas du propane et d'autres carburants de remplacement, cet aspect est extrêmement présent. On respecte les normes de sécurité les plus strictes. Pour ce qui est du gaz naturel, il n'y a jamais eu d'incident, à ce que je sache, où on a eu des morts ou des blessés graves à la suite d'une explosion. Le gaz naturel a une température d'allumage plus élevée et un créneau d'allumage très étroit. Il est plus léger que l'air et se dissipe rapidement en cas, improbable, de fuite. Tous ces facteurs sont pris en considération et le véhicule au gaz naturel est en réalité plus sûr qu'un véhicule à essence parce que l'essence s'accumule, ses vapeurs explosent et elle prend feu à plus basse température. Toutes ces choses doivent être prises en considération. Donc, le gaz naturel affiche un dossier impeccable sur le plan de la sécurité.

Le sénateur Cochrane: Je me demandais si l'Alliance pourrait faire un commentaire ou nous donner des renseignements que nous pourrions transmettre aux rédacteurs des règlements afin de nous assurer que la loi est bien mise en oeuvre. Ce serait peut-être une idée, monsieur le président.

M. McNeil: Nous serions très heureux de le faire, madame le sénateur, et nous sommes à la disposition de votre comité.

Le sénateur Cochrane: C'est là une suggestion que je fais à la présidence.

M. McNeil: Nous serions nous aussi d'accord.

Le président: Nous entendrons la ministre la semaine prochaine. Nous pourrions voir où en sont les règlements et les données qu'il serait utile d'y insérer pour leur donner plus de mordant.

Messieurs, merci beaucoup d'être venus ici ce matin; votre témoignage a été très utile. Nous vous remercions de vos conseils.

La séance est levée.

From the Canadian Natural Gas Vehicles Alliance (CNGVA):

Michael McNeil, President and CEO.

From Centra Gas Manitoba Inc.:

Tom Bell, Vice-President, Marketing and Sales.

From Consumer Gas:

Perry Stover, Director and NGV Business Development.

De Canadian Natural Gas Vehicles Alliance (CNGVA):

Michael McNeil, président-directeur général.

De Centra Gas Manitoba Inc.:

Tom Bell, vice-président, commercialisation et ventes.

De Consumer Gas:

Perry Stover, directeur et responsable du Programme des véhicules au gaz naturel.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Royal Canadian Mounted Police:

Frank A. Richter, A/Commr, Director, Finance and Supply;

Alfred A. Dupuis, A.OIC, Materiel and Services Management Branch;

Keith Paremain, OIC, Fleet Program Administration.

From the Department of National Defence:

Col. John Stewart, Direction of Transportation and Movement;

Dennis Umrysh, Director, Support Vehicle Program.

From Natural Resources Canada:

Neil MacLeod, Director General, Assets Management and Administrative Services Branch, Corporate Services Sector;

Bill Jarvis, Director General, Energy Efficiency Branch, Energy Sector.

From Correctional Service Canada:

Gerry R. Hooper, Assistant Commissioner, Technical and Information Management Services.

Ernie Hughes, Head Assets Management;

From BC Gas Utility Ltd.:

Al Basham, Manager, Natural Gas for Vehicles (NGV).

De la Gendarmerie royale du Canada:

Frank A. Richter, Commissaire adjoint, directeur, Finances et approvisionnement;

Alfred A. Dupuis, Officier responsable de la gestion des matériels et des services;

Keith Paremain, Officier responsable de la gestion des parcs roulant et navigant.

Du ministère de la Défense nationale:

Col. John Stewart, Directeur, Direction des transports et du mouvement;

Dennis Umrysh, Directeur, Administration du programme des véhicules de soutien.

Des Ressources naturelles Canada:

Neil MacLeod, Directeur de la gestion des biens et des services administratifs, Secteur des services intégrés;

Bill Jarvis, directeur général, Direction de l'efficacité énergétique, Secteur de l'énergie.

Du Service correctionnel Canada :

Gerry R. Hooper, commissaire adjoint, Services techniques et de gestion de l'information.

Ernie Hughes, responsable de la gestion des achats;

De BC Gas Utility Ltd.:

Al Basham, gestionnaire, Programme des véhicules au gaz naturel (PVGN).

(Continued on previous page)

(Suite à la page précédente)



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chairman:
The Honourable RONALD D. GHITTER

Tuesday, May 7, 1996

Issue No. 2

Future business of the Committee and Second Proceedings on:

All matters related to the implementation and application of the Act to accelerate the use of alternative fuels for motor vehicles (previously S-7)

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable RONALD D. GHITTER

Le mardi 7 mai 1996

Fascicule n° 2

Travaux futurs du comité et Deuxième fascicule concernant:

Suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (antérieurement S-7)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL
RESOURCES

The Honourable Ronald D. Gitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams
Buchanan, P.C.
Carney, P.C.
Cochrane, P.C.
* Fairbairn, P.C. (or Graham)
Hays
Kirby

* Lynch-Staunton
(or Berntson)
Marchand, P.C.
Rompkey, P.C.
Spivak
Taylor

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Ronald D. Gitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams
Buchanan, c.p.
Carney, c.p.
Cochrane, c.p.
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)
Hays
Kirby

* Lynch-Staunton
(ou Berntson)
Marchand, c.p.
Rompkey, c.p.
Spivak
Taylor

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 7, 1996

(3)

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met *in camera* at 9:30 a.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Marchand, Rompkey and Spivak.(9)

Other senator present: The Honourable Senator Nolin.(1)

In attendance: Daniel Brassard from the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From Ford Motor Company of Canada Ltd.:

Ron Bright, Director on Environmental Affairs.

From General Motors of Canada Ltd.:

Roger Thomas, Manager, Automotive Regulatory Affairs in Product Engineering.

From Chrysler Canada Ltd.:

Stuart Perkins, Director of Engineering.

The Committee discussed its future business.

The Honourable Senator Kenny moved — THAT the Committee concur in the following revised budget application for legislation purposes, and that the Chairman or his representative submit the said budget to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for approval:

Professional and Other Services:	\$ 17,100
Transportation and Communications:	104,530
All other Expenditures:	<u>4,500</u>
TOTAL	\$ 126,130

The Honourable Senator Kenny moved — THAT the Committee concur in the following budget application for the Study on Energy, Environment and Natural Resources, and that the Chairman or his representative submit the said budget to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for approval:

Professional and Other Services:	\$ 3,500
Transportation and Communications:	40,570
All other Expenditures:	<u>1,000</u>
TOTAL	\$ 45,070

At 10:40 a.m., the Committee sits in public.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated Wednesday, March 27, 1996, proceeded to monitor all matters related to the implementation and application of the Act to accelerate the use of alternative fuels for motor vehicles (previously S-7). (See *Proceedings of the Committee dated April 30, 1996*)

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 7 mai 1996

(3)

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Marchand, Rompkey et Spivak. (9)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Nolin. (1)

Présent: Daniel Brassard, de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

De Ford du Canada Ltée:

Ron Bright, directeur des affaires environnementales.

De General Motors du Canada Ltée:

Roger Thomas, directeur des travaux d'adaptation à la réglementation automobile.

De Chrysler Canada Ltée:

Stuart Perkins, directeur, Direction du génie.

Le comité discute de ses travaux futurs.

L'honorable sénateur Kenny propose — QUE le comité approuve la version révisée du budget proposé pour les études législatives du comité, et que le président ou son représentant soumette ce budget au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration afin d'obtenir son approbation:

Services professionnels et spéciaux:	17 100 \$
Transports et communications:	104 530
Autres dépenses:	<u>4 500</u>
TOTAL	126 130 \$

L'honorable sénateur Kenny propose — QUE le comité approuve le budget proposé pour l'étude de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, et que le président ou son représentant soumette ce budget au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration afin d'obtenir son approbation:

Services professionnels et spéciaux:	3 500 \$
Transports et communications:	40 570
Autres dépenses:	<u>1 000</u>
TOTAL	45 070 \$

À 10 h 40, le comité entreprend la séance publique.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le mercredi 27 mars 1996, le comité assure le suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (antérieurement S-7). (Voir les *Délibérations du comité du 30 avril 1996*)

Mr. Bright, Mr. Thomas and Mr. Perkins made statements and answered questions.

At 11:40 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

MM. Bright, Thomas et Perkins font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, May 7, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 10:15 a.m. to continue monitoring all matters related to the implementation and application of the Alternative Fuels Act.

Senator Ron Ghitter (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I call the meeting to order.

Appearing before us today are Stuart Perkins, Director of Engineering, from Chrysler Canada; Roger Thomas, Manager of Automotive Regulatory Affairs in Product Engineering, from General Motors of Canada; and Ron Bright, Director of Environmental Affairs, from Ford of Canada. Please proceed with your presentations.

Mr. Stuart Perkins, Director of Engineering, Chrysler Canada Ltd.: Thank you very much for inviting us to appear this morning. In our invitation, there were three specific questions you wished answered. I will specifically address those three questions, and then any other subjects honourable senators wish to raise, can be addressed during the question and answer period.

The first question was how we are doing with the development of dedicated vehicles. Chrysler Canada is doing very well, thank you. I speak of Chrysler Canada specifically because our Windsor-based Chrysler Canada engineering operation has the responsibility, for all of Chrysler Corporation, for the design, development, certification, and release of all alternative-fuel vehicles for the company. The present product systems we have available for sale include compressed natural gas, propane, methanol, ethanol, and electric; and they are all Canadian products. The initial applications were Canadian-built products: our Windsor-built mini-van; our Bramalea-built mid-sized sedan, and our Windsor-built large maxi-van and wagon.

Use of these alternative fuels is good for Canada. They are all natural resources of Canada and will help preserve the fuel security of this country. Further, they are good for the environment. Each is naturally less polluting than gasoline-based fuels. Even better news, they are all naturally high octane. There is no question of lead or MMT in these fuels, and no sulphur or particulates.

How did Chrysler Canada do? As I said, very well, thank you. Our natural gas maxi-van qualifies for certification in California as an LEV, low-emission vehicle, as does our propane-powered maxi-van. Our natural-gas mini-van is certified as a ULOF, an

TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 7 mai 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 10h15, pour continuer le suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi sur les carburants de remplacement.

Le sénateur Ron Ghitter (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, la séance est ouverte.

Aujourd'hui, nos témoins sont Stuart Perkins, directeur de la Direction du génie de Chrysler Canada; Roger Thomas, directeur des travaux d'adaptation à la réglementation automobile chez General Motors du Canada; et Ron Bright, directeur des affaires environnementales, de Ford Canada. Je vous invite à faire vos présentations.

M. Stuart Perkins, directeur, Direction du génie, Chrysler Canada Ltée: Nous tenons à vous remercier de nous avoir invités à comparaître devant vous ce matin. Dans l'invitation que vous nous avez adressée, vous avez indiqué souhaiter que nous répondions à trois questions en particulier. Ce sont précisément ces trois questions dont je traiterai aujourd'hui. Je me ferai également un plaisir d'aborder tout autre sujet que les honorables sénateurs voudront soulever au cours de la période de questions et réponses.

La première question visait à déterminer où nous en sommes dans la mise au point de véhicules fonctionnant exclusivement aux carburants de remplacement. Sur ce plan, Chrysler Canada se débrouille très bien, je vous remercie. Je parle particulièrement de Chrysler Canada parce que les services du génie de Chrysler Canada, installés à Windsor, sont chargés de la conception, de la mise au point, de l'homologation et de la mise en marché de tous les véhicules à carburant de remplacement, pour la société. Les systèmes que nous vendons actuellement comprennent des systèmes au gaz naturel comprimé, au propane, au méthane, à l'éthanol et à l'électricité. Il s'agit tous de produits canadiens. Les premiers modèles étaient des produits fabriqués au Canada; notre mini-fourgonnette fabriquée à Windsor; notre berline fabriquée à Bramalea, notre grande maxi-fourgonnette et notre familiale fabriquées à Windsor.

L'utilisation des carburants de remplacement est une bonne chose pour le Canada puisqu'ils font tous partie des ressources naturelles du Canada et qu'ils contribueront à assurer la sécurité du carburant de ce pays. De plus, leur utilisation est une bonne chose pour l'environnement. Chacun de ces carburants pollue moins que les carburants fabriqués à partir d'essence. Mieux encore, ce sont tous des carburants qui possèdent naturellement un indice d'octane élevé. Aucun de ces carburants ne renferme du plomb, du MMT, du soufre ou des particules.

Comment s'est débrouillée Chrysler Canada? Comme je l'ai dit, très bien, je vous remercie. Notre maxi-fourgonnette au gaz naturel remplit toutes les conditions pour être homologuée en Californie comme véhicule à faible taux d'émission tout comme

ultra-low-emission vehicle. It is the cleanest certified internal combustion engine in the world. The propane-powered maxi-van is a true giant step in technology. It has a liquid injection system unique to the industry. We have built and sold about five dozen electric mini-vans during the past three model years and about 5,000 methanol vehicles. Our next entry will be an ethanol vehicle.

The second question was, what are our short-, medium- and long-range plans? Frankly, our plans are to sell as many alternative-fuel vehicles as we can, and we are promoting them in every way possible. We are giving these vehicles plenty of floor space at our national auto shows across the country. We are pricing them at the very lowest prices we can afford for introduction of these new models.

Further, we are sponsoring and promoting alternative fuel challenges and clean drives across the country. At the end of the month, 12 Chryslers mini-vans donated to 12 universities will compete in a propane performance challenge beginning at the grand opening celebration of Chrysler Canada's new research and development centre in Windsor and ending at the alternative fuels conference in Toronto. We have also sponsored hybrid fuel challenges and natural gas challenges. We sponsored an alternative fuel clean city program with Burnaby, British Columbia. I have even participated at fuel station openings featuring alternative fuels.

As to our long-term plans, with due respect to my friends here at the table, my aim is to have Chrysler products in the market first and being the very best.

The third question was regarding how the passage of Bill S-7 has affected our plans. Certainly it has added confidence to our development and marketing programs. To continue with the line of vehicles, we must have a market. I must caution you that time passes, models change, and vehicle emissions regulations become more stringent. We must have a solid market for these alternative-fuel vehicles in order to invest in the next generation, and a solid market has not yet developed.

Today you will be hearing from each of the three domestic manufacturers. The products are good, the systems are high-tech, the marketing is aggressive, the prices are generously low, but the market has still not developed. Perhaps people do not want to be different from their neighbour. Perhaps Bill S-7 will make the difference with some incremental alternate-fuel vehicle sales. Perhaps those vehicle drivers will experience just how good these

notre maxi-fourgonnette au propane. Notre mini-fourgonnette au gaz naturel est homologuée comme un véhicule à très faible taux d'émission. Elle possède le moteur à combustion interne homologuée le plus propre au monde. La mini-fourgonnette au propane représente un véritable pas de géant sur le plan technologique. Elle possède un système d'injection liquide unique dans l'industrie. Nous avons fabriqué et vendu environ cinq douzaines de mini-fourgonnettes électriques au cours des trois dernières années automobiles et environ 5 000 véhicules au méthane. Notre prochain modèle sera un véhicule à l'éthanol.

Vous nous avez ensuite interrogés sur nos projets à court, moyen et long termes. En toute franchise, nous projetons de vendre autant de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement que nous le pourrions et nous en faisons la promotion par tous les moyens possibles. Nous leur accordons une grande place dans les expositions automobiles nationales que nous organisons partout au pays. Les prix que nous établissons pour ces véhicules sont les plus bas prix que nous pouvons nous permettre pour le lancement de ces nouveaux modèles.

Par ailleurs, nous sommes en train de parrainer et de promouvoir des initiatives destinées à faire connaître les avantages des carburants de remplacement et des campagnes antipollution d'un bout à l'autre du pays. À la fin du mois, 12 mini-fourgonnettes Chrysler dont nous avons fait don à 12 universités participeront au défi du propane qui débutera lors de la grande célébration d'ouverture du nouveau centre de recherche et de développement de Chrysler à Windsor et qui prendra fin lors de la conférence sur les carburants de remplacement à Toronto. Nous avons également parrainé des initiatives du même genre en ce qui concerne les carburants hybrides et le gaz naturel. Nous avons parrainé un programme ville propre grâce aux carburants de remplacement à Burnaby en Colombie-Britannique. J'ai même participé à l'ouverture de stations d'essence qui vendent principalement des carburants de remplacement.

Quant à nos projets à long terme, avec tout le respect que je dois à mes collègues ici présents, mon objectif est que les produits Chrysler soient les premiers sur le marché et les meilleurs.

La troisième question concernait la façon dont l'adoption du projet de loi S-7 a influé sur nos projets. Ce projet de loi a sans doute accru la confiance des responsables de nos programmes de développement et de mise en marché. Pour maintenir cette ligne de véhicules, nous devons avoir un marché. Je dois vous prévenir qu'avec le temps, les modèles changent et les règlements sur les émissions de véhicules deviennent plus sévères. Si nous voulons investir dans la prochaine génération, il faut qu'il existe un marché solide pour les véhicules qui fonctionnent à l'aide de carburants de remplacement et ce marché solide ne s'est pas encore développé.

Aujourd'hui, vous entendrez les témoignages de chacun des trois manufacturiers nationaux. Les produits sont bons, les systèmes sont des systèmes de pointe, la mise en marché est dynamique, les prix sont extrêmement faibles mais le marché ne s'est pas encore développé. Les gens ne veulent peut-être pas se démarquer de leur voisin. Il est possible que le projet de loi S-7 contribue à augmenter les ventes de véhicules à carburants de

systems are and the word will spread. Perhaps the market will develop. I am still optimistic.

Thank you for your interest in a subject that is so important to the environment and the fuel security of Canada.

Mr. Roger Thomas, Manager, Automotive Regulatory Affairs in Product Engineering, General Motors of Canada Ltd.: We appreciate the opportunity to provide you with some background regarding General Motors' involvement in the area of alternative fuels.

As a responsible corporate citizen, General Motors is dedicated to protecting human health, natural resources, and the global environment. A key element of this commitment is to continue to pursue vigorously the development and implementation of technologies while minimizing emissions from both our processes and our products.

We have reduced smog-causing emissions from our 1996 cars and light duty trucks by 98 per cent for hydrocarbons from uncontrolled levels, and by 90 per cent for oxides of nitrogen. We are not stopping here.

We are committed to continuing to identify cost-effective strategies to achieve further reductions in emissions from our products for all to enjoy cleaner air.

Alternative technologies are one area of focus for us. GM has been pursuing alternative fuels for more than 25 years as an integral part of our commitment to improve air quality and develop alternative sources of transportation energy. GM came to market with the first mass-produced methanol variable-fuel vehicle, the first ethanol variable-fuel vehicle, and the first mass-produced natural-gas pickup. We have long been acknowledged as the leader in electrical vehicle development.

To overcome some of the refuelling infrastructure limitations, GM is still pursuing a dual-fuel design approach to alternative fuels. Both flexible fuel designs — using one fuel system for both fuels — and bi-fuel natural gas/gasoline vehicles, with separate fuel storage and delivery systems, are being developed. Specifically, GM is working on compressed natural-gas bi-fuel car and truck models, on liquid-propane conversions, on alcohol flexible fuel development programs, and our long-term plans call for expanded development of alcohols, gaseous fuels and electric-powered vehicles.

A natural-gas vehicle fuel-tank validation upgrade program is currently underway at General Motors due to some undesirable experiences with some after-market products. While that is being completed, our natural-gas vehicle development activities continue on both cars and trucks.

remplacement. Ceux qui conduisent ce genre de véhicules se rendront peut-être compte à quel point ces systèmes sont efficaces et ils feront passer le mot. Il est possible que le marché se développe. Je demeure optimiste.

Je vous remercie de votre intérêt envers une question qui revêt tant d'importance pour l'environnement et la sécurité du carburant au Canada.

M. Roger Thomas, directeur des travaux d'adaptation à la réglementation automobile, General Motors du Canada Ltée: Nous vous remercions de nous donner l'occasion de vous renseigner sur les activités de General Motors dans le secteur des véhicules à carburants de remplacement.

Consciente de ses responsabilités sociales, General Motors s'emploie à protéger la santé humaine, les ressources naturelles et l'environnement. Sa volonté de continuer à travailler énergiquement à la mise au point et à l'application de nouvelles technologies tout en minimisant les émissions de ses procédés et de ses produits constitue un élément clé de cet engagement.

Sur ses modèles de voitures et de camionnettes de 1996, GM a réduit les émissions qui causent le smog de 98 p. 100 pour les hydrocarbures, par rapport aux émissions brutes, et de 90 p. 100 pour les oxydes d'azote. Et ce n'est pas tout.

Nous nous sommes engagés à continuer de chercher des stratégies rentables pour réduire encore davantage les émissions de nos produits afin que chacun de nous puissent respirer un air plus pur.

Les technologies de substitution sont l'un des moyens ciblés. GM poursuit des recherches sur les carburants de remplacement depuis plus de 25 ans dans le cadre de son engagement à améliorer la qualité de l'air et à mettre au point des carburants de substitution pour les véhicules à moteur. GM est la première société à avoir lancé sur le marché un véhicule polycarburant au méthane produit en série, un véhicule polycarburant à l'éthanol et une camionnette alimentée au gaz naturel produite en série. GM est depuis longtemps reconnue comme un chef de file dans la mise au point des véhicules électriques.

Pour surmonter le manque d'infrastructures de ravitaillement, GM s'est engagée, à l'égard des carburants de remplacement, dans une campagne de recherche à deux volets pour mettre au point à la fois des moteurs polycarburants — qui n'ont qu'un système d'alimentation pour les deux carburants — et des moteurs hybrides — gaz naturel et essence — dotés de réservoirs et de systèmes d'alimentation distincts pour chaque carburant. Plus précisément, GM cherche à mettre au point des voitures et des camions hybrides au gaz naturel comprimé, et travaille à des programmes basés sur la conversion du propane liquide ainsi qu'à des moteurs polycarburants à l'alcool. À plus long terme, la compagnie prévoit mettre l'accent davantage sur les alcools, les carburants gazeux et l'électricité.

General Motors a lancé un programme de validation plus rigoureux des réservoirs des véhicules au gaz naturel à la suite d'expériences malheureuses avec des produits modifiés après vente. Pendant ce temps, son programme de mise au point de véhicules au gaz naturel se poursuit tant pour les voitures que pour les camions.

GM is in the electric vehicle business and is addressing both the technical and commercial challenges associated with this technology.

In February of this year, we did announce that if there was sufficient interest from fleet buyers, we would make available the electrically powered Chevrolet S-series compact pickup truck on a harmonized basis with the U.S. beginning as early as 1997. Right now, we are reaching out to the major fleets in Canada to gauge their interest in this product.

On April 20 in Vancouver, we were pleased to announce that the General Motors PrEView program of the Impact electric vehicle will come to the roads of Vancouver this summer as a cooperative effort of General Motors of Canada Limited, the Government of British Columbia and B.C. Hydro.

From July to November of this year, five GM Impact vehicles will be on roads in the Vancouver area. Twenty drivers will be selected to have full use of a GM Impact for a two-week period. We are working with B.C. Hydro to equip their homes with a 220-volt charger and to staff an electric-vehicle service facility to evaluate the real-world infrastructure requirements for electric vehicles. The data from this experiment will help us understand how electric-vehicle technology performs in our climate and will help us to evaluate the needs and expectations of the potential electric-vehicle customers. Ultimately, it will help us shape our electric-vehicle strategy for Canada.

In going forward, we are still confronted with a lack of supporting infrastructure, particularly in terms of fuel supply for many alternative fuels, vehicle servicing and repair.

With all emission issues, the challenge of fuel quality remains a concern for both alternative fuels and particularly for the large majority of gasoline-powered vehicles now on the road. We believe that we need a national fuel strategy to ensure that the necessary fuels are available to support clean-vehicle technology as well as to provide significant further emission reductions from the many millions of existing gasoline-powered vehicles already on the road.

While alternative technologies offer some promise for the future, a clean-gasoline strategy would make a significant and measurable improvement in air quality right now. California and other high-pollution areas in the U.S. have stepped up to this issue of fuel quality and to the important fact that vehicles and fuels must now be treated as a system. If low vehicle emissions are the goal, then this important linkage must be understood.

In terms of increasing the penetration of alternative-technology vehicles in our market, Bill S-7 was an important step in assisting in the development of sufficient volume to make alternative-technology vehicles economically viable. Because our industry is rationalized across North America, the U.S. Energy Policy Act is

GM est bien présente sur le marché des véhicules électriques et relève les défis techniques et commerciaux liés à cette technologie.

Nous avons même annoncé en février de cette année que si les services d'achat des parcs automobiles manifestaient suffisamment d'intérêt, nous offririons dès 1997 la petite camionnette électrique Chevrolet de série S en harmonisant cette initiative avec les États-Unis. Nous sommes en train de communiquer avec les grands parcs automobiles canadiens afin d'évaluer leur intérêt à cet égard.

Le 20 avril à Vancouver, nous avons eu le plaisir d'annoncer que le Programme PrEView de General Motors pour le véhicule électrique Impact sera lancé sur les routes de Vancouver cet été dans le cadre d'un effort de collaboration entre General Motors du Canada, le gouvernement de la Colombie-Britannique et B.C. Hydro.

De juillet à novembre de cette année, cinq véhicules Impact de GM sillonneront les routes de la région de Vancouver. Les véhicules seront mis à la disposition complète de 20 conducteurs pendant deux semaines. Nous collaborons avec B.C. Hydro afin d'équiper leurs résidences d'un chargeur de 220 volts et de doter en personnel une station-service pour véhicules électriques afin d'évaluer les besoins concrets de ces véhicules en infrastructure. Les données recueillies à la suite de cette expérience nous aideront à comprendre comment la technologie des véhicules électriques se comporte dans notre climat ainsi qu'à évaluer les besoins et les attentes des acheteurs éventuels de véhicules électriques. Elles nous aideront, en dernière analyse, à élaborer notre stratégie pour le Canada en matière de véhicules électriques.

Le manque d'infrastructures, notamment pour l'approvisionnement en carburants de remplacement, pour l'entretien et la réparation de véhicules, continue de poser un problème pour l'avenir.

Pour tout ce qui a trait aux émissions, la qualité des carburants demeure un problème en ce qui concerne les carburants de remplacement et surtout la grande majorité des véhicules à essence qui circulent à l'heure actuelle sur nos routes. Selon nous, il nous faut une stratégie nationale en matière de carburants pour nous assurer de disposer des carburants qui permettront d'appuyer la technologie des véhicules non polluants et de réduire considérablement les émissions produites par les millions de véhicules à essence qui circulent déjà sur nos routes.

Bien que les technologies de remplacement soient prometteuses, une stratégie axée sur la mise au point d'une essence propre permettrait d'améliorer nettement la qualité de l'air dès maintenant. La Californie et d'autres régions très polluées des États-Unis ont décidé d'intensifier leurs efforts à cet égard et ont reconnu la nécessité de traiter les véhicules et les carburants comme un tout. Si l'objectif visé est de réduire les émissions des véhicules, il est essentiel de bien comprendre ce lien important.

Pour ce qui est d'accroître la pénétration des véhicules à carburants de remplacement sur notre marché, le projet de loi S-7 a nettement contribué à favoriser l'expansion du marché qui rendra les véhicules à carburants de remplacement viables sur le plan économique. Comme notre industrie est rationalisée partout

also playing a key role in this regard. Customer acceptance of new technologies will be greatest where the products meet their needs in terms of range, performance, et cetera, and are affordable — that is, where a new technology is a good substitute for the older, more familiar one.

We want to ensure that alternative-technology vehicles are accepted enthusiastically by our customers, including our federal government fleet customers. Accordingly, as we indicated last year when Bill S-7 was being considered, we continue to believe that the policy of the Government of Canada should be to encourage the use of alternative-technology vehicles in government fleets wherever possible without unduly sacrificing cost and utility considerations

Mr. Ron Bright, Director of Environmental Affairs, Ford Motor Company of Canada Ltd.: Honourable senators, Ford again welcomes the opportunity to provide an update on our alternative-fuel programs and to suggest a small change of wording in the act, which we believe would further enhance the support of alternative fuels and, hence, would be environmentally positive.

We are still very supportive of Bill S-7 and the concepts it developed. We again must stress, however, that the final wording places an emphasis on economics and cost effectiveness where sections 3, 4 and 5 state "where it is cost-effective and operationally feasible." We have little quarrel with the operationally feasible aspect but believe the environmental benefits of all alternative fuels should not be overlooked.

While current gasoline-fuelled vehicles provide very low emissions compared to those previously supplied, alternative-fuelled vehicles — AFVs — provide an opportunity to develop and bring to market even lower emission vehicles in a shorter time frame than future lower emitting gasoline vehicles. We believe the words "cost effective" may be misinterpreted to mean that a cost saving must be shown for their use. We suggest that a simple wording change be considered in the act. The words "cost effective" should be changed to "where there are no lifetime cost penalties."

Now, let us move to the status of our Ford AFV program. Our alternative-fuel program spans more than 30 years with our long-running propane or LPG-fuelled F-700 medium truck which we continue to offer as an OEM factory-built product. Our AFV programs are fuel neutral in that we offer vehicles fuelled by propane, natural gas, methanol, ethanol and future electric programs. We will continue with products sold and serviced through Ford and Mercury dealers by both our OEM production system and our qualified vehicle modifier system, known as our

en Amérique du Nord, la loi américaine sur la politique énergétique joue également un rôle clé à cet égard. Les clients seront davantage portés à accepter les nouvelles technologies lorsque les produits répondront à leurs besoins, pour ce qui est de la gamme de produits, du rendement, et cetera, et lorsqu'ils seront abordables — c'est-à-dire lorsqu'une technologie nouvelle remplacera avantageusement une technologie plus ancienne et mieux connue.

Nous tenons à nous assurer que les véhicules à carburants de remplacement reçoivent un accueil enthousiaste de la part de nos clients y compris nos clients du parc automobile du gouvernement fédéral. Par conséquent, comme nous l'avons indiqué l'année dernière lors de l'étude du projet de loi S-7, nous continuons de croire que le gouvernement du Canada devrait se donner comme politique d'encourager l'utilisation de véhicules à carburants de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement chaque fois que cela est possible sans pour autant négliger le facteur coût et les considérations utilitaires.

M. Ron Bright, directeur des affaires environnementales, Ford du Canada Ltée: Honorables sénateurs, Ford se réjouit d'avoir à nouveau l'occasion de vous renseigner sur ses derniers programmes de carburants de remplacement et de proposer une légère modification au libellé de la loi qui selon nous renforcerait l'appui accordé aux carburants de remplacement et serait ainsi bénéfique pour l'environnement.

Nous continuons d'appuyer le projet de loi S-7 et les notions qui y sont élaborées. Nous tenons toutefois à souligner à nouveau que le libellé final met l'accent sur les aspects d'économie et de rentabilité aux articles 3, 4 et 5 par la disposition suivante: «là où cela est rentable et faisable». Nous ne contestons pas l'aspect faisabilité mais nous estimons qu'il ne faut pas négliger les avantages que présentent sur le plan environnemental tous les carburants de remplacement.

Bien que les véhicules actuels qui fonctionnent à l'essence produisent de très faibles taux d'émission comparativement à leurs prédécesseurs, les véhicules à carburants de remplacement offrent la possibilité de mettre au point et de commercialiser des véhicules dont le taux d'émission est encore plus faible dans un délai plus court que celui qu'exige la mise au point de futurs véhicules à essence à taux d'émission réduit. Nous croyons que l'adjectif «rentable» risque d'être mal interprété et de laisser entendre que leur utilisation doit permettre de réaliser des économies. Nous proposons un simple changement au libellé de la disposition. Nous proposons de remplacer l'adjectif «rentable» par l'expression «lorsque cela n'augmente pas le coût du cycle de vie».

Passons maintenant à notre programme de véhicules Ford à carburants de remplacement. Notre programme existe depuis plus d'une trentaine d'années et nous continuons à offrir un camion de taille moyenne F-700 au gaz propane de longue durée, fabriqué en usine avec l'équipement d'origine. Nos programmes de carburants de remplacement offrent des véhicules qui fonctionnent au gaz propane, au gaz naturel, au méthane, à l'éthanol et à l'électricité. Nous continuerons à vendre et à réparer des véhicules par l'entremise de nos concessionnaires Ford et Mercury dans le cadre

QVM program. Vehicles produced under both programs must meet all Ford quality and safety standards.

Our product line-up for the 1997-98 model year, the period when Bill S-7 commences, will be as follows: compressed natural gas products include the presently produced, dedicated CNG, full-size Crown Victoria automobile, which is sold in both regular and police package versions; dedicated F-series full-size pickup trucks and Econoline vans; and compact Contour passenger cars, which have recently been added to our product line-up as a QVM-produced product.

Under the propane-fuelled products, we include the QVM-produced F-series full-size pickups, Econoline vans, and the compact Contour automobile later on, and, of course, our F-700 medium truck.

We should note at this point, though, that due to a product change, where we are moving our alternative-fuel light-truck engine from the 4.9 litre six cylinder to a 5.4 litre V-8, there will be a dry spell for gaseous-fuelled light trucks during the initial part of the 1997 model year.

Products available under alcohol programs include the popular flexible fuel M-85 Taurus mid-size automobile, which uses either M-85 methanol or gasoline automatically from the same fuel tank with no driver action required. An ethanol version, currently available in the United States, could be made available in Canada as fuel becomes available and the market demands.

Electric vehicles are being developed under both the QVM and the OEM programs and will be offered in selective markets where conditions are feasible. We believe our current and future alternative fuel product line-up covering compact, mid-size and full-size automobiles, full-size pickups and Econoline vans, and medium trucks is the most complete in the industry. We have been providing them for the current market, and we are certainly ready when Bill S-7 becomes effective for government purchases in April 1997.

Honourable senators, we believe that Bill S-7 is important because, as far as I am aware, it is the only existing Canadian legislation covering alternative fuel and faces off versus at least two federal programs and many state programs in the U.S. In that respect, it is important in that it gives us an opportunity to show a demand in Canada, and we hope this will certainly be expanded in future.

Senator Kenny: Perhaps I could start by questioning Mr. Bright. The committee has heard testimony in relation to the Crown Victoria, that it does not perform well and that it does not

de notre programme d'équipement d'origine et de notre programme de conversion approuvé. Les véhicules produits dans le cadre de ces deux programmes doivent respecter toutes les normes Ford en matière de qualité et de sécurité.

Voici quelle sera notre ligne de produits pour l'année 1997-98, période où le projet de loi S-7 entrera en vigueur: des véhicules qui fonctionnent exclusivement au gaz naturel comprimé comme l'automobile Crown Victoria vendue dans sa version régulière et dans sa version destinée à la police; de grosses camionnettes de la série F et des fourgonnettes Econoline; et des voitures compactes Contour, qui viennent de s'ajouter à notre gamme de produits en tant que véhicules convertis.

Dans nos véhicules alimentés au propane, nous englobons les produits visés par le programme de conversion comme les grosses camionnettes de la série F, les fourgonnettes Econoline, les voitures compacts Contour et, bien sûr, notre camion moyen F-700.

Il faut souligner ici qu'en raison d'un changement de produit, le moteur six cylindres de 4,9 litres de notre camion léger fonctionnant à l'aide d'un carburant de remplacement est transformé en moteur V-8 de 5,4 litres; il y aura donc pénurie de camions légers à combustible gazeux dans la première partie de l'année automobile 1997.

Les produits disponibles dans le cadre des programmes d'alcool carburant comprennent la populaire série intermédiaire polycarburante M-85 Taurus, qui fonctionne au méthanol M-85 ou à l'essence et ce, automatiquement à partir du même réservoir, sans intervention du conducteur. Une version éthanol, actuellement disponible aux États-Unis, devrait faire son entrée au Canada, lorsque ce carburant sera disponible et en fonction de la demande du marché.

Des véhicules électriques, mis au point dans le cadre des programmes d'équipement d'origine et des programmes de conversion approuvés, seront proposés sur des marchés localisés répondant à certaines conditions. Nous pensons que notre gamme actuelle et future de véhicules fonctionnant à l'aide d'un carburant de remplacement, qui englobe les automobiles compacts, les séries intermédiaires et les grosses voitures, les grosses camionnettes et les fourgonnettes Econoline, ainsi que les camions moyens, est la plus complète de l'industrie. Nous les avons proposés au marché actuel et nous sommes certainement prêts pour les achats du gouvernement en avril 1997, lorsque le projet de loi S-7 entrera en vigueur.

Honorables sénateurs, nous croyons que le projet de loi S-7 est important, car, autant que je sache, c'est la seule loi canadienne qui traite des carburants de remplacement et établit une comparaison entre deux programmes fédéraux au moins et de nombreux programmes d'État américains. À cet égard, ce projet de loi est important, puisqu'il nous donne l'occasion de faire ressortir une demande au Canada, qui, nous l'espérons, s'accroîtra à l'avenir.

Le sénateur Kenny: Peut-être pourrais-je commencer en posant des questions à M. Bright. Le comité a entendu des témoignages relatifs à la Crown Victoria; elle n'est pas assez

meet police requirements for performance, both in terms of acceleration and top speed. Could you comment on that, please?

Mr. Bright: You are referring, obviously, to the Michigan State Police report.

Senator Kenny: Yes and no. I am referring in the first instance to what the Royal Canadian Mounted Police say, and in the second instance to the fact that they use that as their reason for not proceeding faster with purchasing your vehicles.

Mr. Bright: I mentioned the Michigan State Police report because that exact comment from the RCMP came through our Vancouver office to me and asked specifically about the State of Michigan Police Patrol Evaluation Purchasing Program in 1996 which compares various vehicles.

The police version of the Crown Vic was never intended as a pursuit-type vehicle. It does not do 135 miles per hour, which is the normal operating speed for a police package Crown Vic. It was never sold as a pursuit vehicle per se. In my mind, that does not mean it is not a good police vehicle.

If you read through the report, you will see that in several cases it does not measure up in top speed and it does not measure up on the time from 0 to 60. The car runs 0 to 60 in 12.07 seconds versus the required 10 seconds; the time from 0 to 80 is 20 seconds versus 17.2; and 0 to 100 is 37 seconds versus the requirement of 28. It has a top speed of 107 whereas the police in Michigan prefer a minimum of 110 for top speed.

Bear in mind that any time you develop a compressed natural gas engine based on gasoline engines, which is the economical way to go, in the short term, at least, you have to change the compression ratio and you will not develop the power from that engine that you do from a gasoline version. We still offer the Crown Vic in the regular gasoline version which will meet all requirements and does 135 miles an hour.

It is a question of what is expected of the vehicle. I get nothing but glowing terms in the basic vehicle use and handling in normal fleet operation, which I would say is all police work except pursuit work. In fact, there was a TV program from the Atlanta area where the police chief had several in use, and from this program you would swear he was on our payroll.

Senator Kenny: What fuel do they use?

Mr. Bright: It was the CNG vehicle. Bear in mind, he was not in the highway-pursuit business.

Senator Kenny: Do you have any evidence from other police forces in Canada that are using Crown Vics with alternative fuels?

performante et ne répond pas aux exigences de la police en matière de performance, qu'il s'agisse de l'accélération ou de la vitesse de pointe. Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

M. Bright: Vous voulez sans aucun doute parler du rapport de la police de l'État du Michigan.

Le sénateur Kenny: Oui et non. Je fais premièrement allusion aux propos de la Gendarmerie royale du Canada et deuxièmement au fait que cette dernière ne se précipite pas pour acheter vos véhicules pour cette raison.

M. Bright: Si j'ai fait mention du rapport de la police de l'État du Michigan, c'est parce que la GRC m'a tenu exactement les mêmes propos par l'entremise de notre bureau de Vancouver, tout en me demandant des renseignements sur le programme d'achats de la police de l'État du Michigan de 1996 qui compare divers véhicules.

La version policière de la Crown Vic n'a jamais été conçue comme véhicule de poursuite. Elle ne fait pas 135 milles à l'heure, soit la vitesse normale d'une Crown Vic de police. Elle n'a jamais été vendue comme véhicule de poursuite en tant que tel. Dans mon esprit, cela ne veut pas dire que ce n'est pas une bonne voiture de police.

Si vous lisez ce rapport, vous verrez que dans plusieurs cas, elle n'est pas au niveau en ce qui concerne la vitesse de pointe et l'accélération de 0 à 60. La voiture passe de 0 à 60 en 12,07 secondes contre les 10 secondes requises; elle passe de 0 à 80 en 20 secondes contre les 17,2 secondes requises; et elle passe de 0 à 100 en 37 secondes contre les 28 requises. Sa vitesse de pointe est de 107, alors que la police du Michigan préfère une vitesse de pointe de 110 au minimum.

Il ne faut pas oublier que chaque fois que l'on met au point un moteur fonctionnant au gaz naturel comprimé suivant le modèle des moteurs à essence, ce qui est la façon économique de faire, il faut, à court terme, au moins, changer le taux de compression, si bien que la puissance de ce moteur ne correspond pas à celle d'un moteur à essence. Nous proposons toujours la Crown Vic à essence, laquelle répond à toutes les exigences et atteint une vitesse de 135 milles à l'heure.

Il s'agit de savoir ce que l'on attend du véhicule. En ce qui concerne l'utilisation de base du véhicule dans un contexte d'exploitation normale du parc automobile, c'est-à-dire ce qui, à mon avis, représente tout le travail de la police, à l'exception des poursuites, je n'entends que des propos élogieux. En fait, dans le cadre d'une émission télévisée dans la région d'Atlanta, le chef de police en avait plusieurs dans son parc et on aurait juré qu'il était l'un de nos employés.

Le sénateur Kenny: Quel carburant ces véhicules utilisent-ils?

M. Bright: Il s'agissait du véhicule à gaz naturel comprimé. N'oubliez pas que ce chef de police n'était pas spécialisé dans le domaine de la poursuite sur route.

Le sénateur Kenny: Avez-vous des témoignages d'autres forces de police au Canada qui utilisent des Crown Vics fonctionnant à l'aide de carburants de remplacement?

Mr. Bright: It is early in the program, so we do not have many examples. The Vancouver police are putting a few in service at the moment in three or four areas. I will see if I can find anything for you. The program is probably on a much larger scale in the U.S., and that is why I highlighted the Atlanta experience.

Senator Kenny: I must say that when I first heard that Ford would be producing Crown Vics that were dedicated to natural gas, I thought you really had a terrific idea. From the perspective of Bill S-7, you were focusing in on the largest fleet the federal government had, and it seemed to me that you were maximizing your own company's opportunities. However, if your vehicle cannot perform to meet the specifications required, the police will not buy them. Either you produce a vehicle that can meet the police requirements, or the police requirements need to be examined and we must then ask the police why they are involved in high speed chases. It seemed like you were on the right track, but if the police come back and say, "Look, we are not happy with the performance we are getting from Crown Vics," then it is a non-starter.

Mr. Bright: Again, we must realize there are two police fleet vehicles available, those for pursuit work and those for non-pursuit work.

Senator Kenny: That is not the message they gave in their testimony. They said they have both kinds at work, but they like to rotate them. They like to put the vehicles without a lot of mileage back on the road to build up the mileage.

Mr. Bright: That is unfortunate, because we did aim at that market. In the Globe 96 meeting in Vancouver about a month ago, a Crown Vic was on display in the B.C. Gas area, painted up in Vancouver police colours with the lights and bells and whistles and the whole works. They have put about six units so far in the various police forces.

The RCMP type of service may be unique, and I do not think we will ever get a pursuit vehicle from the Crown Vics. We would have to redo the whole engine.

Senator Kenny: You would need an engine designed for natural gas instead of for gasoline.

Mr. Bright: The present engine is modified for natural gas but it was not base-designed from day one.

Senator Kenny: Why did you not go ahead with a propane vehicle, given that there is a much better propane infrastructure in Canada and you would pick up a lot more of the federal government fleet with propane than you would with natural gas?

Mr. Bright: We have propane vehicles available. We have the pickup trucks and the vans, and we will have the Contour vehicle. There has been much argument as to what vehicle sizes should be offered. Some people think that the larger vehicle is passé and will not be the big market in the future. We put the flexible-fuel vehicle into the mid-size market because we thought that was a bigger market with the Taurus, and that has proven true. By far, sales are bigger there. We have the Contour

M. Bright: Le programme est récent, si bien que nous n'avons pas beaucoup d'exemples. La police de Vancouver en met quelques-unes en service en ce moment dans trois ou quatre secteurs. Je vais voir si je peux trouver de l'information pour vous. Le programme est probablement appliqué à beaucoup plus grande échelle aux États-Unis et c'est la raison pour laquelle j'ai souligné l'expérience d'Atlanta.

Le sénateur Kenny: Je dois avouer que lorsque j'ai entendu dire pour la première fois que Ford allait produire des Crown Vics fonctionnant exclusivement au gaz naturel, j'ai pensé que c'était une idée formidable. Dans le contexte du projet de loi S-7, vous vous concentriez sur le parc le plus important du gouvernement fédéral et il me semblait que vous maximisiez alors vos débouchés. Toutefois, si votre véhicule ne peut pas répondre aux normes requises, la police ne les achètera pas. Soit vous fabriquez un véhicule qui peut répondre aux exigences de la police, soit il faut examiner les exigences de la police et lui demander pourquoi elle se lance dans des poursuites à grande vitesse. Il semblait que vous étiez sur la bonne voie, mais si la police nous dit: «Nous ne sommes pas satisfaits des Crown Vics», ça ne vaut rien.

M. Bright: Il ne faut pas oublier que nous proposons deux véhicules de police, l'un pour les poursuites et l'autre pour le reste du travail policier.

Le sénateur Kenny: Ce n'est pas ce que les policiers nous ont dit. Ils ont déclaré qu'ils faisaient les deux genres de travail, mais qu'ils aiment alterner les véhicules. Ils tiennent à se servir des véhicules qui n'ont pas beaucoup de millage.

M. Bright: C'est dommage, car nous avons ciblé ce marché. À la réunion Globe 96 de Vancouver tenue il y a un mois, une Crown Vic était exposée dans le secteur de B.C. Gas; elle portait les couleurs de la police de Vancouver, était dotée des phares, des klaxons, des sifflets, et cetera. Les diverses forces de police en ont environ six unités pour l'instant.

Il se peut fort bien que le travail de la GRC soit unique en son genre et je ne pense pas que la Crown Vic puisse jamais servir de véhicule de poursuite. Il faudrait refaire tout le moteur.

Le sénateur Kenny: Il faudrait un moteur conçu pour le gaz naturel et non pour l'essence.

M. Bright: Le moteur actuel est modifié pour le gaz naturel, mais il n'est pas conçu comme tel au départ.

Le sénateur Kenny: Pourquoi n'avez-vous pas fabriqué un véhicule alimenté au propane, puisque le Canada est doté d'une bien meilleure infrastructure de propane et que vous auriez pu profiter bien davantage du parc automobile du gouvernement fédéral en proposant des véhicules au propane par opposition à des véhicules au gaz naturel?

M. Bright: Nous proposons également des véhicules alimentés au propane. Nous avons les camionnettes et les fourgonnettes, et nous aurons le véhicule Contour. Les dimensions des véhicules ont fait l'objet de nombreux débats. Certains pensent que les gros véhicules sont dépassés et qu'ils ne représenteront pas un gros marché à l'avenir. Nous avons mis le véhicule polycarburant dans le marché de la série intermédiaire, car nous avons pensé que c'était un plus gros marché pour la Taurus, ce qui s'est avéré être

coming in because many government people said they were interested in a smaller vehicle, not a larger vehicle. We try to gauge where the vehicle is applicable to the market. We thought the taxi and city police business was the place for the Crown Vic.

Senator Kenny: I do not have a bias towards any fuel. The bill is fuel neutral. However, it seems to me that if I was in your business, I would look first at where the infrastructure is, and it is three-to-one for propane over natural gas because 96 per cent of the federal fleet has access to propane versus 34 per cent to natural gas. I would also look at the costs of the vehicle. It is cheaper to convert to propane. I do not understand why more emphasis is not being placed on propane.

Mr. Bright: We must look at the North American market, not just the Canadian market. What you see in propane is particular to Canada at this time. There is an advantage in pricing relative to gasoline in Canada, whereas in the U.S. that advantage is very doubtful because gasoline is so much cheaper there. As well, access to propane is not nearly as great in the U.S. as it is in Canada. When we look at the sales of a vehicle overall, we must look at our North American base. Unfortunately, we cannot be selective just to Canada.

Senator Kenny: How active have you been in pursuing government fleets? Are you talking to fleet managers individually and examining the vehicles they have and suggesting the vehicles you have for replacement? Have you approached any of the leadership here, any of the cabinet or deputy ministers, about their vehicles and demonstrated that you have an alternative-fuel vehicle that might meet their needs?

I should like each of the witnesses to comment on how actively they are pursuing the federal government and what steps they have taken to contact fleet managers, review their fleets, and determine whether they have replacement vehicles that would make sense for the federal government's fleet. Are you just waiting for requests for proposals to go out, and are you just responding to what the government appears to be requesting?

Mr. Bright: The answer is yes and no. We have not approached any ministers, unless it has been done through our fleet department. We have now moved our alternative fuels program within Ford from an experimental basis to a regular sales vehicle and thereby into the fleet department. The fleet has its normal advertising contacts, and I expect they are proceeding with them as usual. I would have to guess that we have not approached ministers.

On the other hand, we have selectively worked with some fleets. For example, about three weeks ago, all of us were in Vancouver at two sets of fleet meetings there, one regarding

le cas. Les ventes sont bien meilleures dans ce domaine. La voiture Contour va bientôt être proposée, car de nombreux représentants du gouvernement nous ont dit qu'ils préféreraient un véhicule plus petit à un véhicule plus grand. Nous essayons d'évaluer les possibilités de mise en marché du véhicule. Nous avons pensé que la Crown Vic serait le véhicule idéal pour les taxis et la police urbaine.

Le sénateur Kenny: Je n'ai pas de parti pris pour un carburant ou un autre. Le projet de loi est neutre à cet égard. Toutefois, il me semble que si j'étais à votre place, je commencerais par examiner les infrastructures; je verrais alors qu'au gouvernement fédéral, 96 p. 100 des véhicules du parc sont alimentés au propane contre 34 p. 100 au gaz naturel, soit un rapport de trois à un. J'examinerais également les coûts du véhicule. La conversion au propane coûte moins cher. Je ne comprends pas pourquoi vous ne mettez pas plus l'accent sur le propane.

M. Bright: Nous devons envisager le marché nord-américain et non simplement le marché canadien. La situation en matière de propane est particulière au Canada pour l'instant. Au Canada, le propane est avantageux en matière de prix par rapport à l'essence, tandis qu'aux États-Unis, ce n'est pas vraiment le cas, puisque l'essence y est beaucoup moins chère. Par ailleurs, l'accès au propane n'est pas aussi vaste aux États-Unis qu'au Canada. Lorsque nous examinons les possibilités globales de vente d'un véhicule, nous devons tenir compte de l'ensemble du marché nord-américain et non pas uniquement du marché canadien, malheureusement.

Le sénateur Kenny: Dans quelle mesure vous intéressez-vous aux parcs automobiles du gouvernement? Parlez-vous aux gestionnaires de parcs automobiles et examinez-vous leurs véhicules dans le but de leur proposer des véhicules de remplacement? Avez-vous contacté les dirigeants d'ici, les ministres du Cabinet ou les sous-ministres, au sujet des véhicules, et leur avez-vous fait la démonstration de votre véhicule fonctionnant à l'aide d'un carburant de remplacement, susceptible de répondre à leurs besoins?

J'aimerais que chacun des témoins nous dise s'il a abordé le gouvernement fédéral et nous indique les mesures prises pour contacter les gestionnaires de parcs automobiles, afin de déterminer s'il a des véhicules de remplacement à leur proposer, qui répondraient aux besoins du parc automobile du gouvernement fédéral. Vous contentez-vous d'attendre des demandes de propositions ou réagissez-vous simplement à ce que le gouvernement semble demander?

M. Bright: La réponse est oui et non. Nous n'avons pas abordé de ministres, à moins que cela n'ait été fait par l'entremise de notre service de parcs automobiles. Chez Ford, le programme de carburants de remplacement est passé du stade expérimental au stade des ventes, ce qui amène donc les véhicules en question au service de parcs automobiles. Ce service a ses agents de publicité et j'imagine qu'il fonctionne comme à l'accoutumée. Je pense que nous n'avons pas abordé les ministres directement.

Par contre, nous avons axé nos efforts sur certains parcs automobiles. Par exemple, il y a trois semaines environ, nous étions tous à Vancouver à l'occasion de deux rencontres, l'une

government fleets and one dealing with regular fleets, to explain what vehicles we have available.

Our fleet department normally covers fleet releases to the market, outlining what is available from our point of view. Individually, we have fleet people contacting the various fleets. Obviously they are able to advise on what vehicles are available.

That is basically my "yes" and "no" answer.

Mr. Thomas: With respect to General Motors, no, we have not approached any cabinet ministers. Our fleet department is very active in talking to all fleet managers, both government and non-government, to gauge the interest in alternative-fuel vehicles. In fact, much of the input into our plans came from the fleet department when we were trying to pick which vehicles we should be doing. That is one of the major reasons we picked the vehicles we have.

Senator Kenny: Why do you not have a police vehicle? That is the largest fleet in the federal government.

Mr. Thomas: As you may be aware, General Motors Canada is getting out of the full-size vehicle business; therefore, we do not have a vehicle to suit that market.

Mr. Perkins: As far as Chrysler is concerned, no, we have not approached any senators to replace their personal vehicles.

Senator Kenny: I was asking about ministers.

Mr. Perkins: That is one of those areas where I find myself damned if I do and I damned if I don't.

What we have often found where we have made contacts with elected officials or with bureaucrats and tried to help them out with vehicles, is that they end up buying a Honda. I have for the most part given that up, but I would be pleased to take orders.

Senator Kenny: There is a vast difference. You folks can sit back and say, "We do not have these vehicles here," or you can go to the fleet managers and say, "You have a problem because next year you have to hit the 50-per-cent mark with your new vehicles. My solution is this particular vehicle. We have taken a look at your fleet, analyzed it, and we think that you can buy whichever one of these three you want. We have the answer."

You are being very passive as a group. Why are you not being active and getting out to see these fleet managers? You should be telling them, "The solution to the problem is to hit this target, and I will help you do it."

Mr. Perkins: We are being aggressive in all fleets, both government and commercial. That is where our initial vehicles are targeted. We have approached them. We have had seminars with fleet managers, including government fleet managers. The

portant sur les parcs automobiles du gouvernement et l'autre sur les parcs automobiles réguliers, afin de présenter les véhicules que nous proposons.

Notre service de parcs automobiles s'occupe en général d'amener les automobiles sur le marché, soulignant ainsi les produits que nous proposons. Nous avons des représentants qui contactent les divers gestionnaires de parcs automobiles et qui, de toute évidence, donnent des informations sur les véhicules que nous offrons.

Telle est donc ma réponse.

M. Thomas: En ce qui concerne General Motors, non, nous n'avons pas abordé de ministres du Cabinet. Notre service de parcs automobiles contacte évidemment tous les gestionnaires de parcs automobiles, qu'ils relèvent du gouvernement ou non, afin de voir s'ils s'intéressent à des véhicules fonctionnant à l'aide d'un carburant de remplacement. En fait, c'est le service de parcs automobiles qui a le plus contribué à nos plans, lorsque nous avons fixé notre choix sur les véhicules à fabriquer. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles nous avons choisi les véhicules que nous proposons.

Le sénateur Kenny: Pourquoi ne proposez-vous pas un véhicule de police? C'est le parc le plus important du gouvernement fédéral.

M. Thomas: Comme vous le savez sans doute, General Motors du Canada abandonne le marché des gros véhicules; par conséquent, nous n'avons pas de véhicules pour ce marché.

M. Perkins: En ce qui concerne Chrysler, non, nous n'avons pas contacté de sénateurs pour leur proposer de remplacer leur véhicule particulier.

Le sénateur Kenny: Je parlais des ministres.

M. Perkins: Que j'aborde les ministres ou non, j'ai toujours tort.

Nous avons souvent constaté que les représentants élus ou les fonctionnaires que nous tentions d'aider à choisir un véhicule finissaient par acheter une Honda. J'ai donc presque cessé d'intervenir en ce sens, mais je serais heureux de prendre vos commandes.

Le sénateur Kenny: Ce n'est pas du tout la même chose. Vous pouvez soit vous croiser les bras et indiquer que vous n'avez pas ce genre de véhicules, soit rencontrer les gestionnaires des parcs automobiles et leur dire: «Vous avez un problème parce que, l'an prochain, 50 p. 100 de vos nouveaux véhicules devront être alimentés par des carburants de remplacement. J'ai une solution à vous proposer. Nous avons examiné votre parc automobile, nous l'avons analysé et nous pensons que vous pouvez acheter l'un de ces trois véhicules. Nous avons la solution à votre problème.»

Vous avez tous adopté une attitude plutôt passive. Pourquoi n'êtes-vous pas plus audacieux et ne tentez-vous pas de rencontrer ces gestionnaires? Vous devriez leur dire: «La solution, c'est d'atteindre votre objectif, et je vous aiderai à y parvenir.»

M. Perkins: Nous abordons les gestionnaires des parcs automobiles du gouvernement et du secteur privé avec beaucoup de dynamisme. Nous leur destinons d'ailleurs nos véhicules dotés de l'équipement d'origine. Nous avons communiqué avec eux.

story from the government fleet managers is their budget. They are not able to afford even the base cost of the additional equipment required on these vehicles. In one case, it is about \$1,500, as I recall. For natural gas vehicles, the cost of the tank is upwards of \$6,000. They tell us that they have a certain budget for vehicles, and they will continue with gasoline-powered vehicles.

Senator Kenny: With respect to the regulations that are coming forward, these folks have four years to wait for a payback.

Mr. Bright, you were talking earlier about changing the legislation. The ballgame is now in the regulations, and the regulations that people are discussing would provide a four-year payback, which is pretty generous. I was afraid it would be a two-year payback and the bill would go right down the tubes. However, four years is a reasonable payback time for this additional equipment. Are you saying that fleet managers are not taking into account full-life costing?

Mr. Perkins: They are not. The ones that I have observed are taking into account only initial cost considerations at this point.

Senator Nolin: Have you been in touch directly with Treasury Board officials? I ask that because they are the real fleet managers.

Mr. Perkins: I am an engineer.

Senator Nolin: That is where you must concentrate your efforts. They are the people in charge. If you look at Bill S-7, it is written there in black and white — they are in charge. Have any of you been consulted by the Treasury Board?

Mr. Perkins: We have not been asked by the Treasury Board, but the people who tender the bids have all been contacted.

Senator Nolin: The people who tender the bids are forced to follow rules. Those rules are established by the Treasury Board. That is why the Treasury Board is the key to that problem. Your testimony is that none of you is aware that the Treasury Board asked you —

Mr. Perkins: Not personally.

Senator Nolin: — for instruction, guidance or information. It is one of their duties under the act.

Senator Rompkey: Senator Nolin is absolutely right. Not only do they make the rules, but they approve the expenditures. The money to buy vehicles must be approved by the Treasury Board. That is absolutely correct.

My question relates to the wider market. We have talked about fleets, but what about the general population? How are you building alternative-fuel vehicles into your advertising process? If we look at TV ads, how often will we see alternative-fuel vehicles advertised? How would that be built into your advertising

Nous avons eu des réunions avec des gestionnaires de parc automobile, dont certains du gouvernement. Ils nous disent qu'ils prendront leur décision en fonction du budget dont ils disposent. Ils n'ont pas les moyens d'acheter l'équipement supplémentaire nécessaire pour ces véhicules, même aux prix de base. Si je me rappelle bien, on parlait dans un cas d'une somme d'environ 1 500 \$. Pour les véhicules au gaz naturel, le réservoir coûte plus de 6 000 \$. Ils disposent d'un certain budget pour acheter des véhicules et ils continueront à utiliser les véhicules alimentés à l'essence.

Le sénateur Kenny: Les règlements qui seront présentés prévoient que les sommes investies pourront être récupérées sur une période de quatre ans.

Monsieur Bright, vous parliez plus tôt de modifier la loi. Tout dépend maintenant des règlements, et ceux qui sont proposés établiraient un délai de récupération de quatre ans, ce qui est assez bon. Je craignais que ce délai ne soit que de deux ans et que la mesure législative ne tombe à l'eau. Je pense toutefois qu'une période de quatre ans est un délai raisonnable afin de récupérer les sommes versées pour cet équipement supplémentaire. Êtes-vous en train de nous dire que les gestionnaires de parc automobile n'évaluent pas ces coûts sur le cycle de vie des véhicules?

M. Perkins: Ils ne le font pas. Ceux que j'ai vus ne tiennent compte que des coûts initiaux.

Le sénateur Nolin: Avez-vous communiqué directement avec les représentants du Conseil du Trésor? Je vous pose cette question parce que ce sont eux qui gèrent réellement les parcs automobiles.

M. Perkins: Je suis ingénieur.

Le sénateur Nolin: C'est là que vous devez concentrer vos efforts. Ce sont eux qui dirigent. Il est écrit noir sur blanc dans le projet de loi S-7 que ce sont eux qui dirigent. L'un d'entre vous a-t-il jamais été consulté par le Conseil du Trésor?

M. Perkins: Le Conseil du Trésor ne nous a pas consultés, mais il a contacté tous les soumissionnaires.

Le sénateur Nolin: Ces personnes sont obligées de respecter les règles et celles-ci sont établies par le Conseil du Trésor. C'est pour cette raison que le Conseil du Trésor constitue la solution à votre problème. Vous êtes donc en train de nous dire que le Conseil du Trésor n'a communiqué avec aucun d'entre vous...

M. Perkins: Pas personnellement.

Le sénateur Nolin: ...pour obtenir des instructions, des conseils ou des renseignements. La Loi l'oblige pourtant à le faire.

Le sénateur Rompkey: Le sénateur Nolin a tout à fait raison. Non seulement le Conseil du Trésor fait les règles, mais il approuve également les dépenses. Les sommes affectées à l'achat de véhicules doivent être approuvées par le Conseil du Trésor. C'est tout à fait exact.

Ma question concerne un marché plus vaste. Nous avons parlé des parcs automobiles, mais qu'en est-il de la population en général? Comment intégrez-vous les véhicules alimentés par des carburants de remplacement dans votre publicité? Ainsi, à quel rythme verrons-nous des messages publicitaires vantant les

program? How else do you plan to attempt to attract the general consumer to alternative-fuel vehicles?

Mr. Perkins: We have given a large amount of real estate at auto shows to our alternative-fuel vehicles. These shows are attended, in preponderance, by private citizens.

Our initial products are aimed at fleet buyers because we think that is the market.

In the 1980s, Chrysler produced a large number of propane vehicles available in all size ranges. Every vehicle we made was also a propane vehicle. They were in the sedans and station wagons that people used for their families. They were not large sellers. Fleets were the main buyers, so that is where we started.

We wanted the program to be a success. We wanted to get out on the road as quickly as possible, and we aimed at the fleets. However, our mid-size sedan — built in Bramalea, Ontario — was a methanol vehicle. It was sold mostly to government fleets and to other fleets, not to private citizens.

When private citizens buy a car, while only one or two people may use that car 99.8 per cent of the time, they might go to Florida next winter. They may not have gone for 10 years, but they might go next winter. They want a six-passenger sedan and a gasoline-fuelled vehicle so they can get fuel at every freeway exit. They do not want to take a chance on not being able to find propane, even though they know that it is available on every street corner in Canada. There are only 12,000 stations in all of the United States, while there are over 5,000 stations in a country that is one-tenth the size in population. They do not want to take the chance of not being able to get to Florida. However, they can get there. We have done it. One can travel from Windsor to Toronto and to Ottawa on natural gas, but you must know where the stations are. Private citizens are not willing to take that chance.

Having come from American Motors, I am used to this question: "You bought a what?"

Senator Rompkey: Which comes first, the chicken or the egg? Do you get infrastructure first, or do you get the car first and then the infrastructure later?

Mr. Perkins: I have been a leader in Canada in producing propane vehicles. We have the vehicles. The infrastructure is there. Now we need a market, and we are trying very hard. As I indicated in my presentation, it is my hope that Bill S-7 will give some impetus to that market. I think that propane is the fuel of choice for Canada, both for security and for the environment. We have concentrated on propane. While we have all the other fuels in large quantities, I think the winner in Canada will be propane.

mérites de ces véhicules sur notre téléviseur? Comment adapterez-vous votre campagne de publicité? De quelle autre façon comptez-vous inciter le consommateur ordinaire à acheter un tel véhicule?

M. Perkins: Nous avons consacré une surface importante aux véhicules fonctionnant au carburant de remplacement dans les salons de l'automobile, qui sont surtout visités par des particuliers.

Nous destinons nos produits dotés d'équipement d'origine aux gestionnaires de parc automobile parce que nous croyons que c'est là que se trouve le marché.

Dans les années 1980, Chrysler a produit un nombre important de véhicules au propane de toutes dimensions. Chaque véhicule fabriqué fonctionnait aussi au propane. Il s'agissait surtout de berlines et de familiales. Nous n'en avons pas beaucoup vendues. Ces véhicules étaient principalement achetés pour des parcs automobiles et c'est sur ce marché que nous avons concentré nos efforts.

Nous voulions que le programme soit couronné de succès. Nous voulions que ces véhicules prennent la route le plus rapidement possible, et nous avons ciblé les parcs automobiles. Toutefois, notre berline intermédiaire — fabriquée à Bramalea, en Ontario — fonctionnait au méthanol. Elle a surtout été vendue pour les parcs automobiles du gouvernement et du secteur privé mais pas à des particuliers.

Lorsque des particuliers achètent une automobile, et même si seulement une ou deux personnes l'utiliseront 99,8 p. 100 du temps, ils veulent être en mesure de se rendre en Floride l'hiver prochain. Ils n'y sont peut-être pas allés depuis dix ans, mais ils pourraient peut-être y aller l'hiver suivant. Ils désirent donc une berline pouvant contenir six passagers qui est alimentée à l'essence pour pouvoir faire le plein tout le long de l'autoroute. Ils ne veulent pas courir le risque de ne pas trouver de propane même s'ils savent que ce combustible est offert à tous les coins de rue au Canada. Il n'y a que 12 000 stations-service aux États-Unis alors qu'il y en a plus de 5 000 dans un pays qui compte dix fois moins d'habitants. Ces particuliers ne veulent pas courir le risque de ne pas arriver en Floride. Il n'y a pourtant pas de problème. Nous l'avons fait. On peut se rendre de Windsor à Toronto et à Ottawa en utilisant du gaz naturel, mais il faut savoir où se trouvent les stations-service. Les particuliers ne sont pas prêts à courir ce risque.

Comme j'ai déjà travaillé pour American Motors, je suis habitué à me faire poser la question: «Vous avez acheté une quoi?»

Le sénateur Rompkey: Qu'est-ce qui vient en premier, l'oeuf ou la poule? Commencez-vous par mettre en place l'infrastructure ou fabriquez-vous les voitures avant de créer l'infrastructure?

M. Perkins: J'ai été l'un des premiers au Canada à produire des véhicules alimentés au propane. Nous avons les véhicules. L'infrastructure existe déjà. Il nous faut maintenant un marché, et nous travaillons très fort en ce sens. Comme je l'ai indiqué lors de mon exposé, j'espère que le projet de loi S-7 favorisera l'émergence d'un tel marché. Je crois que le propane est un combustible d'avenir pour le Canada, sur les plans tant de la sécurité que de l'environnement. Nous avons concentré nos efforts

Mr. Thompson: From General Motors' perspective, we are doing the same sort of thing and focusing primarily on fleets. We believe that is the way to try to build the infrastructure. The problem with general consumers is that there is a lack of infrastructure. As Mr. Perkins said, as long as you operate in a small area, you are fine, but if you want to go a greater distance, the consumer may not feel comfortable that the vehicle can get him where he wants to go. There is some reluctance on the part of consumers because of the lack of infrastructure. We believe going after the fleet business first and building the infrastructure will help generate interest in the rest of the public.

The Chairman: Mr. Bright, you had provided us with a wording that you would have preferred in the legislation. I did not get that. It concerned the lifetime costs. May I have that wording again?

Mr. Bright: This was just a first shot at it, and I am sure you can refine it. I am suggesting the words "where it is cost effective" be replaced with something to the effect of "where there are no lifetime cost penalties."

In other words, it is trying to look through the other end of the telescope. This can be misinterpreted. As I see it, if a government fleet manager is looking at this, he may say, "Well, I cannot do this because it is not cost effective." I think he should have more leeway than that. If there are no cost penalties, he should be able to consider it and thereby exploit the environmental aspects of the alternative fuels. This tends to limit him to the four years, if not in reality, certainly in perception.

The Chairman: When you are speaking of cost penalties, you are talking about the lifetime of the unit?

Mr. Bright: That is correct. We should give it an even shot here to look at the cost benefits over the four-year period that Senator Kenny mentioned. Many of these things cannot be pulled out of context. For the more expensive systems, such as compressed natural gas, and propane to a lesser extent, you have front-end cost penalties on the vehicle which must be offset by operational cost savings. If you can put that on longer basis, say over four years, that is fine, but you do not want a perception of, Gee, if I can only break even, I will not do it." You would like the fleet manager to say, "If I can break even, I will do it." It is the half-full glass versus the half-empty glass.

sur le propane. Bien que nous ayons d'importantes quantités de tous les autres combustibles, je crois que c'est le propane qui l'emportera au Canada.

M. Thompson: Du côté de General Motors, nous agissons de la même façon et axons principalement nos efforts sur les parcs automobiles. À notre avis, c'est la meilleure façon de mettre l'infrastructure en place. Le problème avec la population en général, c'est l'absence d'infrastructure. Comme M. Perkins l'a dit, tant qu'un consommateur se déplace sur de courtes distances, il n'aura pas de problème, mais s'il veut parcourir une plus grande distance, il craindra peut-être de ne pas arriver à destination. Les consommateurs hésitent quelque peu à adopter ce genre de véhicules en raison de l'absence d'infrastructure. Nous croyons qu'en développant tout d'abord les parcs automobiles et l'infrastructure connexe, nous créerons un certain intérêt au sein de la population.

Le président: Monsieur Bright, vous nous avez donné plus tôt la formulation que vous préféreriez voir utiliser dans la Loi. Je ne l'ai pas prise en note. Vous y mentionniez les coûts du cycle de vie. Pourriez-vous me redonner cette formulation?

M. Bright: Il s'agissait seulement d'une première ébauche et je suis persuadé que vous pourrez l'améliorer. Je suggérerais que les mots «lorsque cela est rentable» soient remplacés par quelque chose du genre «lorsque cela n'augmente pas le coût du cycle de vie».

Autrement dit, c'est comme regarder par le petit bout de la lorgnette. La formulation originale peut donner lieu à une mauvaise interprétation. Elle pourrait laisser croire au gestionnaire d'un parc automobile du gouvernement qu'il ne peut pas acheter ce genre de véhicules parce que cela ne serait pas rentable. Je pense qu'il devrait avoir une plus grande liberté d'action. Lorsque l'achat de tels véhicules n'entraîne pas une augmentation des coûts, on devrait autoriser le gestionnaire à envisager cette solution et à tirer profit des avantages qu'offrent les carburants de remplacement sur le plan environnemental. Cette formulation le limiterait en général à la période de quatre ans dont nous avons parlé plus tôt, ou à tout le moins lui en donnerait l'impression.

Le président: Lorsque vous parlez d'une augmentation des coûts, faites-vous référence au cycle de vie du véhicule?

M. Bright: Oui. Nous devrions essayer d'examiner les coûts-avantages qu'un tel achat représente durant la période de quatre ans dont a parlé le sénateur Kenny. Bon nombre de ces données ne peuvent être prises hors contexte. En ce qui concerne les systèmes plus coûteux, comme ceux fonctionnant au gaz naturel comprimé, et au propane dans une moindre mesure, les coûts initiaux supplémentaires doivent être compensés par les économies réalisées par la suite pour faire fonctionner le véhicule. Si l'on peut étaler ces coûts sur une période plus longue, disons sur quatre ans, c'est bien, mais il ne faut pas donner l'impression à l'acheteur que cela ne vaut pas la peine parce qu'il n'arrivera qu'à faire ses frais. Vous aimeriez que le gestionnaire du parc automobile dise plutôt: «Si je peux faire mes frais, je tenterai l'expérience.» C'est l'histoire du verre à moitié vide ou à moitié plein.

The Chairman: At our last hearings, we were seeing paybacks on conversions of a year and a half to two years, due to the operational savings. I am interested as to why you would make this recommendation of changing the terminology of "cost effective" when you have had such little communication with government departments and no one has raised this issue with you. Or have they?

Mr. Thompson: Part of the problem with the conversion end of the business is that we have many inherent costs built into our products which they do not. We have emission development, which they do not. We do safety crashworthiness testing, which they do not. We do a lot more durability testing, which they do not. There are a lot more inherent costs in an OEM-type vehicle than there are in a conversion. Yes, you can probably do a conversion for \$1500, but we cannot do that because we must comply with the other laws. There is not an equal playing field here.

The Chairman: Has anyone in the government ever raised the "cost effective" wording of the legislation as a reason why they would not buy a fleet or a group of cars with any of you?

Mr. Bright: I think the answer is no, but in all fairness, the bill's implementation date is over a year away yet. We have not had many questions from anyone in this area, and we will not have until nearer the date, which is about 12 or 13 months away.

Senator Nolin: That is an area where the Treasury Board will help you, and you will help them, because they are the ones who will establish what it means to be cost effective and operationally feasible. You must get in touch with them, not one-on-one but as a group, and bring with you the infrastructure people.

We will ask these gentlemen to appear before the committee, because they will have to answer those questions. There is much we can do, but it is up to you after that. They will establish what it means. Amending the law will not be useful for you. It is up to the Treasury Board to provide their understanding and interpretation of the law. We may agree with you on the interpretation but it is up to the board now to tell us if they agree.

Senator Kenny: Mr. Chairman, there has been a consultative process ongoing for some months now, and I cannot believe that these organizations have not been contacted by Treasury Board to help develop the regulations.

As to your proposal, Mr. Bright, to amend the legislation, your heart is in the right place, but the game has moved on. The first third of the process is legislation. The second third of it is the regulations that are coming forward defining the legislation. The area about which you have expressed concern is being defined by Treasury Board. They are determining what "cost effective" means. The third part of the process is you and the fuel suppliers getting at fleet managers and saying, "Look, we have a solution

Le président: À nos dernières réunions, nous avons parlé d'un délai de récupération d'un an et demi à deux ans en raison des économies réalisées sur le plan opérationnel. J'aimerais savoir pourquoi vous recommandez de modifier le terme «rentable» alors que vous n'avez guère communiqué avec les ministères et que personne ne vous a consulté à ce sujet. À moins que je me trompe?

M. Thompson: L'un des problèmes inhérents à la conversion, c'est que nous devons ajouter de nombreux coûts connexes aux prix de nos produits que les autres fabricants n'ont pas à assumer. Ainsi, nous procédons à des tests sur les émissions, ce qu'ils ne font pas. Nous effectuons des tests pour assurer la protection des occupants en cas d'accident, ce qu'ils ne font pas. Nous procédons à de nombreux essais de longévité, ce qu'ils ne font pas. Il y a beaucoup plus de frais connexes pour les véhicules dotés de l'équipement d'origine que pour les véhicules convertis. Vous pouvez probablement convertir un véhicule pour 1 500 \$, mais nous ne pouvons procéder de la sorte parce qu'il nous faut respecter les autres lois. Les règles du jeu ne sont pas les mêmes pour tous.

Le président: Un représentant du gouvernement a-t-il jamais invoqué le terme «rentable» qui figure dans la Loi pour refuser d'acheter des véhicules auprès de l'un d'entre vous?

M. Bright: Je crois que la réponse est non, mais il faut admettre que la Loi n'entrera en vigueur que dans plus d'un an. Peu de gens nous ont posé des questions à ce sujet, et personne ne le fera tant que nous ne serons pas plus près de la date d'entrée en vigueur, dans douze ou treize mois.

Le sénateur Nolin: C'est justement un domaine où les représentants du Conseil du Trésor vous aideront et où vous pourrez les aider, parce que ce sont eux qui définiront ce qu'on entend par l'expression «rentable et faisable». Vous devez les rencontrer, non pas personnellement mais en groupe, et amener avec vous vos responsables de l'infrastructure.

Nous demanderons à ces messieurs de comparaître devant le comité, parce qu'ils devront répondre à ces questions. Nous pouvons faire bien des choses mais, après cela, vous vous retrouverez tout fin seuls. Le Conseil du Trésor définira ce qu'on entend par cette expression. Il ne vous serait pas utile qu'on modifie la Loi. C'est au Conseil du Trésor qu'il incombe de l'interpréter. Nous pourrions convenir avec vous d'une interprétation, mais c'est le Conseil du Trésor qui décidera s'il est d'accord avec celle-ci.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, des consultations ont lieu depuis quelques mois et je n'arrive pas à croire que le Conseil du Trésor n'a pas communiqué avec ces organisations pour élaborer les règlements.

Monsieur Bright, en ce qui concerne votre proposition de modifier la Loi, votre intention était bonne, mais la situation a évolué. La Loi constitue la première étape du processus. La seconde, ce sont les règlements d'application qui seront présentés. Le Conseil du Trésor est en train de définir l'expression qui vous inquiète. Il est en effet sur le point de déterminer ce qu'on entend par l'expression «lorsque cela est rentable». Nous en arrivons à la troisième étape du processus: vous devez, ainsi que les fournis-

to your problems." In my view, it would be futile to try to pursue a change in the legislation. Private members' bills get through once in a blue moon, and amendments to them get through less frequently.

You do have recourse, and the recourse is in the definition from the Treasury Board. If a four year payback is not sufficient, if it turns out we are keeping vehicles for six or seven years, which may well be the case, then it is reasonable to argue for a longer payback.

I find it disconcerting to hear from at least one witness, and I should like to know whether it is true of all of you, that fleet managers are not taking into account the lifetime cost of the vehicle. I would like you all to comment on that so we are clear on this issue. The problem that we were trying to overcome was having a fleet manager say, "Look, I need to buy 20 vehicles this year, but if you want them to be on an alternative fuel, then I only have enough money for 17." The whole premise of the bill is that if they take into account the lifetime cost of the vehicle, they probably have enough money to buy 22 instead of 20. Are you having fleet managers coming to you and saying, "No, I am not taking into account the full life cost"?

Mr. Thompson: The issue here, as Mr. Perkins said, is that natural-gas vehicles are \$5,000 to \$6,000 more expensive than a conventional gasoline-powered vehicle. If you expect a payback over four years, you must run that vehicle an enormous number of miles to get that cost savings back.

Senator Kenny: Why take a tough example? Take propane-powered vehicles as an example, where the conversion is not as expensive and where you have a good infrastructure. Tell me the story there.

Mr. Perkins: If the fleet manager needs to buy 20 vehicles, and he has money for this year only for 17 due to the extra cost, that will not be satisfactory. He must buy 20 vehicles to service his clients.

Senator Kenny: It is pound wise and penny foolish.

Mr. Perkins: I agree. As you pointed out, if you take lifetime costs, you are correct. He probably could afford to buy 24 vehicles, but he must buy 20 vehicles this year and with the additional cost he can only buy 17 or 18.

Senator Kenny: Treasury Board is now asking people to take into account more than the first year when they make the purchase. If you can demonstrate that you can make a savings over the lifetime of the vehicle, that makes sense to a taxpayer.

Mr. Perkins: Yes.

Senator Kenny: Are you telling us, sir, that you are still bumping into fleet managers who are saying, "Tough luck. I only

seurs de carburants, rencontrer les gestionnaires de parc automobile pour leur dire que vous possédez la solution à leurs problèmes. Selon moi, il serait vain de tenter de faire modifier la Loi. Les projets de loi d'initiative parlementaire ne sont adoptés qu'en de très rares occasions, et il est encore plus exceptionnel que des modifications y soient apportées.

Vous disposez encore d'un recours, et c'est la définition qu'établira le Conseil du Trésor. Si un délai de récupération de quatre ans n'est pas suffisant, si on constate que nous gardons les véhicules pendant six ou sept ans, ce qui pourrait fort bien être le cas, il serait alors raisonnable de demander un délai plus long.

Je trouve déroutant d'entendre au moins un témoin nous dire que les gestionnaires de parc automobile ne tiennent pas compte du coût du cycle de vie du véhicule. J'aimerais entendre ce que chacun d'entre vous a à dire à ce sujet. Nous tentions de surmonter le problème que rencontre le gestionnaire de parc automobile qui doit acheter 20 véhicules durant l'année, mais qui n'a les moyens de n'en acheter que 17 si on l'oblige à acheter des véhicules fonctionnant avec un carburant de remplacement. Le projet de loi repose entièrement sur le principe que si ce gestionnaire tenait compte du coût du cycle de vie, il pourrait probablement en acheter 22 au lieu de 20. Certains gestionnaires de parc automobile vous répondent-ils qu'ils ne tiennent pas compte du coût du cycle de vie?

M. Thompson: Comme M. Perkins l'a dit, un véhicule au gaz naturel coûte de 5 000 à 6 000 \$ de plus qu'un véhicule conventionnel muni d'un moteur à essence. Si vous vous attendez à récupérer les sommes investies sur une période de quatre ans, il vous faudra parcourir de grandes distances.

Le sénateur Kenny: Pourquoi prendre un exemple aussi extrême? Prenons plutôt les véhicules au propane dont la conversion ne coûte pas aussi cher et qui disposent d'une bonne infrastructure. Qu'arriverait-il alors?

M. Perkins: Si un gestionnaire de parc automobile doit acheter 20 véhicules, et qu'il a les moyens d'en acheter seulement 17 en raison des coûts supplémentaires, cette solution ne lui conviendra pas. Il doit acheter 20 véhicules pour répondre aux besoins de ses clients.

Le sénateur Kenny: C'est une économie de bouts de chandelles.

M. Perkins: Je suis d'accord avec vous. Comme vous l'avez signalé, si l'on tient compte du coût du cycle de vie, vous avez raison. Il pourrait probablement se permettre d'acheter 24 véhicules. Il doit toutefois en acheter 20 cette année alors qu'il ne peut en acheter que 17 ou 18 en raison des coûts supplémentaires.

Le sénateur Kenny: Le Conseil du Trésor demande maintenant aux gestionnaires de prendre plus qu'une année en considération lorsqu'ils font leurs achats. S'ils arrivent à prouver qu'ils peuvent réaliser des économies pendant le cycle de vie du véhicule, le contribuable en sera bien heureux.

M. Perkins: Oui.

Le sénateur Kenny: Êtes-vous en train de nous dire que vous rencontrez encore des gestionnaires de parc automobile qui vous

have this much money for this year, and I must get this number of vehicles”?

Mr. Perkins: That is correct.

Senator Kenny: Can you tell us which fleets?

Mr. Perkins: We will get back to our fleet department and work through Treasury Board and try to resolve that.

Senator Kenny: Thank you, sir.

Mr. Bright: With regard to our earlier comments about contact with Treasury Board, we tried to answer your question directly but unfortunately we did not expand on it in the way we should have. On December 22 I received a letter from Art Eggleton who, at that time, was President of the Treasury Board. He asked some specific questions. I answered Mr. Rick Andrews on January 30, giving answers to the specific questions asked. So we have had contact with the Treasury Board in many of these areas. At that time he asked whether we would be interested in further opportunities to discuss this matter and we said that we would, although nothing has come of that to this time.

Senator Kenny: You have had no feedback, draft regulations or proposals from them?

Mr. Bright: I do not believe so. I responded with a two-page letter answering specific items at the time.

Senator Kenny: They tell us that they are circulating draft proposals for comment.

Mr. Bright: That was a reply to some of his questions and draft proposals.

Senator Kenny: One of you said that you have a year to go. It is 11 months. A switch will not be flipped and it will suddenly be 50 per cent. There will have to be some ratcheting up. We are hearing figures of eight in one department and six in another. When we publish the numbers, it will be pathetic.

Senator Adams: Some of my questions have been answered already. We heard a witness from B.C. last week who showed us a video and told us that he was paid back for converting to natural gas in just a little over two years.

Our committee was concerned about how many cars and trucks could be manufactured every year. If the RCMP only want 17 vehicles, for example, it may not be worth your while to build them. What is the minimum you are able to manufacture profitably? As in any other business, you have to make money.

Mr. Perkins: Our minimum targets, as opposed to requirements, are 2,000 vehicles of each vehicle category. However, we will not turn down any orders, be they for 17 vehicles or 31 vehicles. We were prepared to build 500 methanol vehicles

disent: «Tant pis pour vous. Je ne dispose que de cette somme pour cette année et je dois obtenir ce nombre précis de véhicules»?

M. Perkins: Oui.

Le sénateur Kenny: Pouvez-vous nous dire de quels parcs automobiles il s'agit?

M. Perkins: Il nous faudra retourner voir nos responsables des parcs automobiles et communiquer de nouveau avec le Conseil du Trésor pour résoudre ce problème.

Le sénateur Kenny: Merci, monsieur.

M. Bright: En ce qui concerne les observations que vous avez faites plus tôt au sujet d'éventuels contacts avec le Conseil du Trésor, nous avons essayé de répondre directement à votre question, mais malheureusement, nous ne nous y sommes pas attardés comme nous aurions dû le faire. Le 22 décembre, j'ai reçu une lettre d'Art Eggleton qui, à cette époque, était président du Conseil du Trésor. Il posait des questions précises. J'ai répondu à cette lettre par l'entremise de M. Rick Andrews, le 30 janvier. Nous avons donc eu un contact avec le Conseil du Trésor au sujet de beaucoup de ces questions. À cette époque, on nous a demandé si nous souhaitions débattre davantage de cette question; nous avons répondu par l'affirmative, mais aucune suite n'a été donnée à ce moment-là.

Le sénateur Kenny: Vous n'avez pas eu de suivi, de projets de règlement ou de proposition de la part du Conseil du Trésor?

M. Bright: Je ne le crois pas. J'ai envoyé une lettre de deux pages, répondant à des questions précises qui m'avaient été posées à ce moment-là.

Le sénateur Kenny: Le Conseil du Trésor nous dit qu'il fait circuler des projets de proposition.

M. Bright: C'était une réponse à certaines de ses questions et de ses projets de proposition.

Le sénateur Kenny: L'un de vous a dit qu'il vous restait un an. C'est onze mois. Ce n'est pas par magie qu'on arrivera tout d'un coup à 50 p. 100. Il faudra procéder graduellement. Un ministère nous parle de huit, un autre de six. Il sera pitoyable de voir les chiffres que nous publierons.

Le sénateur Adams: J'ai déjà obtenu des réponses à certaines de mes questions. La semaine dernière, un témoin de Colombie-Britannique nous a montré un vidéo et nous a dit qu'il avait récupéré son investissement à la suite de la conversion au gaz naturel en l'espace d'un peu plus de deux ans seulement.

Les membres de notre comité se demandent combien de voitures et de camions vous pourriez fabriquer chaque année. Si la GRC ne souhaite que 17 véhicules, par exemple, cela ne vaudrait peut-être pas la peine pour vous de les construire. Quel est le nombre minimum de véhicules que vous pouvez fabriquer de manière lucrative? Comme dans toute autre entreprise, vous devez faire de l'argent.

M. Perkins: Par opposition aux exigences, ce que nous visons au minimum, c'est 2 000 véhicules de chaque catégorie. Nous ne refusons toutefois pas de commandes, qu'il s'agisse d'une commande de 17 ou de 31 véhicules. Nous étions prêts à

for Canada in the 1995 model year, and we sold 31. We even did a clean cities program in British Columbia. We outfitted our dealers with methanol and natural gas, but we just did not sell any vehicles.

Our target is 2,000. We can build them in the plant, but off-line. If we go over 5,000 vehicles a year, we can build them directly on-line, just as we do a certain colour of seat. As soon as we reach 5,000, we can accommodate. We have a little problem between 2,000 and 5,000, but I will bless the day I have that problem.

Senator Adams: What is the difference between ethanol and methanol gas? I am presently using ethanol. Would I have to convert to use methanol?

Mr. Perkins: Methanol is used in combination with gasoline. The vehicles of all three companies that are built to operate on 85 per cent methanol and 15 per cent gasoline will automatically accept fuel all the way up to 100 per cent gasoline and will pass the emission rules for all combinations of that fuel. That is generally made from methane gas or is converted from natural gas. Ethanol is currently made mostly from corn or farm products. It could be made of biomass or wood chips.

If gasoline were \$1 a gallon, methanol would be about \$2 a gallon and ethanol would be about \$4 a gallon. Ethanol will not be an inexpensive fuel. It has a number of other problems such as corrosion of the components of the vehicle and its cost. It is not chemically astute to convert corn to ethanol. An ethanol-powered vehicle has half the range of a gasoline powered vehicle. Therefore, I think propane will be the winner.

Senator Cochrane: Is there a coordinated effort between the three manufacturing companies here today and the fuel suppliers? It is not logical to make a car for which there is no fuel available.

Mr. Perkins: In 1990-91, I went across this country beating up on fuel suppliers. I insulted the propane dealers who ruined the propane-vehicle business in 1989. In 1989, when propane was very competitive, the price of gasoline went down and the price of propane remained the same. The propane dealers wanted to supply small propane tanks for trailers; they wanted mom-and-pop stations in the country to provide a minimal supply of propane. They kept their prices high. They ruined the propane-vehicle market in 1989. We began to revive that in 1991. We have worked with the suppliers of methanol, ethanol, propane, natural gas and electricity to try to get them into the market.

The Propane Gas Association of Canada contributed, along with Natural Resources Canada, assistance in the development of our propane vehicles.

construire 500 véhicules au méthanol pour le Canada au cours de l'année 1995, et nous en avons vendu 31. Nous avons même lancé un programme villes propres en Colombie-Britannique. Nous avons équipé nos concessionnaires de véhicules au méthanol et au gaz naturel, mais nous n'avons tout simplement pas vendu de ces véhicules.

Nous visons 2 000 véhicules. Nous pouvons les construire à l'usine, mais hors série. Si nous dépassons 5 000 véhicules par an, nous pouvons les construire directement en série, tout comme nous le faisons pour des couleurs particulières de siège. Dès que nous atteignons le chiffre de 5 000, nous pouvons nous adapter. Nous avons un petit problème entre 2 000 et 5 000 véhicules, mais je bénirai le jour où j'aurai un tel problème.

Le sénateur Adams: Quelle est la différence entre l'éthanol et le gaz naturel liquéfié? J'utilise actuellement de l'éthanol. Faudrait-il que je convertisse mon véhicule au méthanol?

M. Perkins: Le méthanol est utilisé conjointement avec l'essence. Les véhicules des trois sociétés qui sont conçus pour fonctionner au méthanol à 85 p. 100 et à l'essence à 15 p. 100 acceptent automatiquement du carburant composé à 100 p. 100 d'essence et respectent les règles d'émission pour toutes les combinaisons de ce carburant. C'est en général du gaz naturel liquéfié ou du carburant converti à partir du gaz naturel. L'éthanol est actuellement composé essentiellement de maïs ou de produits agricoles. Il pourrait être composé de biomasse ou de copeaux de bois.

Si l'essence coûtait 1 \$ le gallon, le méthanol coûterait environ 2 \$ le gallon et l'éthanol 4 \$ le gallon. L'éthanol ne sera pas un carburant peu coûteux. Il pose plusieurs autres problèmes, comme la corrosion des pièces du véhicule et son coût. Il n'est pas chimiquement astucieux de convertir du maïs en éthanol. L'autonomie d'un véhicule fonctionnant à l'éthanol correspond à la moitié de celle d'un véhicule à essence; je crois que le propane l'emportera.

Le sénateur Cochrane: Y a-t-il un effort concerté entre les trois sociétés de fabrication présentes aujourd'hui et les fournisseurs de carburants? Il n'est pas logique de fabriquer une voiture pour laquelle aucun carburant n'est disponible.

M. Perkins: En 1990-1991, j'ai parcouru tout le pays pour rencontrer les fournisseurs de carburants. J'ai injurié les vendeurs de propane qui ont anéanti l'avenir des véhicules au propane en 1989. Cette année-là, lorsque le propane était très compétitif, le prix de l'essence a baissé, tandis que le prix du propane est resté le même. Les vendeurs de propane voulaient alimenter les petits réservoirs de propane des remorques, ils voulaient de petites stations familiales dans le pays pour fournir une quantité minimale de propane. Ils ont maintenu les prix élevés. Cela a anéanti le marché du véhicule au propane en 1989. Nous avons commencé à le ranimer en 1991. Nous avons travaillé avec les fournisseurs de méthanol, d'éthanol, de propane, de gaz naturel et d'électricité pour essayer de les faire entrer sur le marché.

L'Association canadienne du gaz propane a contribué, en même temps que Ressources naturelles Canada, à la mise au point de nos véhicules au propane.

Yes, we have been working with them, even though I started out by insulting them. We got them to work with us and even to contribute to our development. They are currently working on programs with us for marketing propane vehicles. We do have their attention and their cooperation.

Senator Kenny: Mr. Perkins, you mentioned earlier that when you had an order for 5,000 vehicles, you could go on-line. Will there be a corresponding price reduction once you go on-line?

Mr. Perkins: We are trying to promote these alternative-fuel vehicles and the components required for them. We are not making any profit on them. We are charging only what they cost us. There will be a small reduction in price as production increases. They will not be competitive with gasoline-powered vehicles simply because it costs so much more to produce a pressurized tank. The tank accounts for over half the cost of the additional equipment on the vehicle.

Senator Kenny: What volume of propane or natural gas will be required to start seeing a differential decrease? If you are not talking about \$5,000, are you talking about \$10,000? I am assuming that, eventually, volume will cause a reduction. Can you give us a target or threshold at which it will bring it down to a \$1,000 or \$2,000 premium on natural gas and a \$500 premium on propane?

Perhaps it is too much to ask for an answer to this question now. However, do you have people back in your offices who have done studies on this and who can indicate what volumes are needed to make prices more competitive?

Mr. Thomas: As Mr. Perkins said previously with respect to compressed gases, it is the cost of the tank that drives the price of the vehicle up. Even with a much higher volume, I do not think that will come down substantially. There will always be a cost differential because of the tank on the vehicle. The price of the rest of the components might come down as the volume goes up substantially, but they will always be more expensive than a gasoline fuel tank.

Senator Kenny: I hear you. However, at some point economies of scale could impact on the cost of tanks.

Mr. Thomas: Those volumes would have to be fairly substantial. I am sure they would have to be much more than 10,000 a year.

Senator Spivak: What is the window of opportunity? In other words, how long can you be at this without the market kicking in? Where is the technology leading you? Is it to cars that can substitute fuels, such as those that can operate with natural gas and propane?

Nous avons donc travaillé avec eux, même si j'ai commencé par les injurier. Nous les avons incités à travailler avec nous et même à contribuer à la mise au point de nos véhicules. Ils participent actuellement avec nous à des programmes de commercialisation de véhicules au propane. Nous avons donc leur attention et leur coopération.

Le sénateur Kenny: Monsieur Perkins, vous avez indiqué plus tôt que lorsque vous aviez une commande de 5 000 véhicules, vous pouviez les fabriquer en série. Verrons-nous une réduction de prix une fois que vous les fabriquerez ainsi?

M. Perkins: Nous essayons de faire la promotion de ces véhicules fonctionnant à l'aide de carburants de remplacement et des pièces qu'ils exigent. Nous ne faisons pas de bénéfices. Nous ne demandons que le prix qu'ils nous coûtent. Il y aura une petite réduction du prix au fur et à mesure que la production augmentera. Ils ne seront pas compétitifs par rapport aux véhicules à essence pour la simple raison que la production d'un réservoir pressurisé coûte beaucoup plus cher. Le réservoir représente plus de la moitié du coût de l'équipement supplémentaire de ce véhicule.

Le sénateur Kenny: Quel volume de véhicules au propane ou au gaz naturel faut-il pour commencer à voir une diminution différentielle? Si vous ne parlez pas de 5 000, parlez-vous de 10 000? Je suppose qu'éventuellement le volume entraînera une réduction. Pouvez-vous nous donner une cible ou un seuil permettant de diminuer de 1 000 \$ ou de 2 000 \$ le prix d'un véhicule fonctionnant au gaz naturel et de 500 \$ le prix d'un véhicule fonctionnant au propane?

Peut-être est-il trop tôt pour vous demander de répondre à cette question. Toutefois, vous avez du personnel qui a effectué des études à ce sujet et qui peut indiquer quels volumes sont nécessaires pour rendre les prix plus compétitifs.

M. Thomas: Comme l'a dit M. Perkins plus tôt à propos des gaz comprimés, c'est le coût du réservoir qui fait monter le prix du véhicule. Même avec un volume beaucoup plus important, je ne pense pas que le prix diminuera de façon importante. Il y aura toujours une différence de coût à cause du réservoir du véhicule. Le prix du reste des pièces peut diminuer, lorsque le volume augmente de façon importante, mais ce sera toujours plus coûteux qu'un réservoir à essence.

Le sénateur Kenny: Je vous ai compris. Toutefois, à un moment donné des économies d'échelle pourraient avoir un effet sur le coût des réservoirs.

M. Thomas: Il faudrait que ces volumes soient assez importants. Je suis sûr qu'il faudrait qu'ils soient supérieurs à 10 000 par an.

Le sénateur Spivak: De quel créneau parlons-nous? En d'autres termes, combien de temps cela prendra-t-il avant que le marché ne se mette en branle? Où vous mène la technologie? Ouvre-t-elle la voie à des véhicules qui pourront fonctionner à l'aide de carburants de remplacement, comme ceux qui peuvent fonctionner à l'aide de gaz naturel et de propane?

I think there are two problems. First, I do not think that as yet it has sunk into people's minds that this is important. If it had, fleet managers would be ordering these cars. They probably consider that the question of emissions is something that does not relate to them.

What about the fact that there are a number of contestants out there, each of which has an infinitesimal share of the market? If you had a substantial minority share, then it might be better if it were natural gas or propane. That is the question.

Mr. Perkins: There is a turning point in 1998. In 1998, there will be new emission requirements for gaseous-fuelled vehicles that will require on-board diagnostics for those vehicles.

In 1998, I either have to have a system perfected or I have to get a waiver concerning those requirements. I went through this in Ontario, where federal regulations were in conflict with provincial regulations. There was a difference in requirements for certification through the years 1991 to 1993. We were selling Canadian vehicles which were made in Windsor, Ontario. I could not sell those vehicles in Canada; I could only sell them in the United States. I am not looking at an easy road in terms of getting that waiver regarding on-board diagnostics for the 1998 vehicles.

If I am successful, then we could continue without specific large-cost development and certification to the year 2001. In that year, there will be new emission regulations for almost all vehicles.

Senator Spivak: Is that based on American standards?

Mr. Perkins: They will be in lockstep. In 2001, there will be new regulations. In the case of Canada, they are in draft form. In the case of British Columbia, they have been passed already. In the case of the United States, they have been published and, about three months ago, they were about to be passed.

The turning point will be in the year 1999. The question I will ask myself then is: Have I developed a system for my 2001 vehicles? If there is a market, they will be developed. If there is no market, there will be no alternative-fuelled vehicles in 2001 from my company.

Senator Spivak: Perhaps you ought to have fleet managers watch healthy-looking kids having asthma attacks. A recent report states that lung damage is occurring as a result of low-level ozone. If these people were to take that into that consideration, they might approach this matter with more urgency.

Mr. Perkins: We have made those arguments with respect to many products, including the famous MMT argument between the auto companies and Ethyl Corporation. On the one hand, Ethyl says it is not a health hazard because 80 per cent of it stays in the engine. We say that it contaminates our catalysts and our spark plugs. We have brought this up many times.

Deux problèmes se posent à mon avis. Premièrement, je ne crois pas que pour l'instant les gens aient bien compris l'importance de la question. Dans le cas contraire, les gestionnaires de parcs automobiles commanderaient ces voitures. Ils considèrent probablement que la question des émissions ne les concerne pas.

Que dites-vous du nombre de concurrents dont chacun a une part infiniment petite du marché? Si vous en déteniez une part très petite, il vaudrait mieux qu'il s'agisse du gaz naturel ou du propane. Telle est la question.

M. Perkins: L'année 1998 sera un tournant. En 1998, de nouvelles exigences en matière d'émission pour les véhicules fonctionnant à l'aide de carburant gazeux nécessiteront des ordinateurs diagnostiques de bord.

En 1998, j'aurais un tel système à ma disposition ou il faudra que je demande une dérogation. C'est ce que j'ai fait en Ontario, lorsque les règlements fédéraux ne correspondaient pas aux règlements provinciaux. De 1991 à 1993, les exigences en matière d'homologation n'étaient pas les mêmes. Nous vendions des véhicules canadiens fabriqués à Windsor (Ontario). Je ne pouvais pas vendre ces véhicules au Canada; je pouvais les vendre uniquement aux États-Unis. Lorsque je parle de dérogation à propos de ces ordinateurs diagnostiques de bord pour les véhicules de 1998, je ne cherche pas une solution de facilité.

Si je réussis, nous pourrions poursuivre sans coût important en matière de mise au point et d'homologation jusqu'en l'an 2001. Cette année-là, il y aura de nouveaux règlements en matière d'émission pour presque tous les véhicules.

Le sénateur Spivak: Est-ce fondé sur les normes américaines?

M. Perkins: Elles emboîteront le pas. En l'an 2001, il y aura de nouveaux règlements. Dans le cas du Canada, ces règlements en sont à l'étape de l'ébauche. Pour la Colombie-Britannique, ils ont déjà été adoptés. Dans le cas des États-Unis, ils ont été publiés et il y a trois mois environ, devaient être adoptés.

L'année 1999 sera décisive. La question que je me poserai sera la suivante: ai-je mis au point un système pour mes véhicules de l'an 2001? S'il y a un marché, ce système sera mis au point. S'il n'y a pas de marché, ma société ne proposera pas de véhicule fonctionnant à l'aide de carburants de remplacement en l'an 2001.

Le sénateur Spivak: Peut-être devriez-vous sensibiliser les gestionnaires de parcs automobiles aux crises d'asthme que connaissent des enfants qui semblent en bonne santé. D'après un rapport récent, les maladies pulmonaires sont causées par l'ozone des basses couches. Si ces gens prenaient cela en compte, ils se rendraient davantage compte de l'urgence de la question.

M. Perkins: Nous avons présenté de tels arguments à propos de nombreux produits, y compris le célèbre argument MMT entre les sociétés automobiles et la Ethyl Corporation. D'un côté, Ethyl déclare que ce n'est pas dangereux pour la santé, puisque 80 p. 100 reste dans le moteur. Nous disons que cela contamine nos catalyseurs et nos bougies d'allumage. Nous avons soulevé le problème à de nombreuses reprises.

As I mentioned this morning, in alternative fuels there is no sulphur, particulates, MMT or lead to be concerned about. It is a natural product. In fact, it is a natural resource of Canada which can be good for this country.

Senator Marchand: Mr. Perkins, you talked about propane being the way to go. What is the performance difference between a vehicle powered by propane and one powered by natural gas? I expect natural gas is largely methane, is it not? How far can you get a vehicle powered by natural gas to go as compared to one powered by natural gas?

Mr. Perkins: The range of a vehicle powered by propane is about 90 per cent of the range of a gasoline-powered vehicle. In the case of natural gas, it is about one-half the range of a gasoline-powered vehicle. In the case of methanol or ethanol, it will be about 60 per cent of the range of a gasoline vehicle. In the case of electric, do not plan on driving it all the way to work. You probably will not get that far, particularly in an Ottawa winter.

Senator Marchand: In the future, will the best prospects be in the development of specialized engines using propane or other natural gases?

Mr. Perkins: There are already specialty engines that can accommodate long-term use of propane and natural gas. Chrysler's liquid injection system is right at the edge of technology. If you walk past the propane-fuelled taxi cabs out on the street, they smell bad. With the new systems, you do not get that smell. We do not convert to a gas. Just as we do with gasoline, we inject the fuel as a liquid. They are good systems. We get high fuel economy with them, much higher than you might expect chemically, because we are taking advantage of the lower temperatures. As the fuel expands in the cylinder, it cools the cylinder and we get better efficiency. For our propane, we have in-tank fuel pumps right in the pressurized tanks. We are developing things as we go along.

What is the next step? I think the next step will be the mixture of lubricants in the liquid fuel of propane that will make the engines operate more efficiently. We have been talking to the fuel companies about that. We have not had a lot of interest because there is not a big market and they are interested in big volume. However, the equipment is already there. You will see advances.

Gasoline is a formidable opponent. Gasoline will advance. Gasoline will be better. Gasoline will be a tough competitor for the propane or natural-gas suppliers. It will always get better. It will become more efficient; vehicles will become more efficient; engines will become more efficient.

Comme je le disais ce matin, les carburants de remplacement ne renferment pas de soufre, de particules, de MMT ou de plomb. Il s'agit d'un produit naturel. En fait, c'est une ressource naturelle du Canada qui pourrait avoir un effet positif sur l'économie de ce pays.

Le sénateur Marchand: Monsieur Perkins, vous avez dit que le propane était la solution à adopter. Quelle est la différence entre un véhicule fonctionnant au propane et un véhicule fonctionnant au gaz naturel en matière de performance? J'imagine que le gaz naturel est essentiellement du méthane, n'est-ce pas? Quelle distance pouvez-vous parcourir à bord d'un véhicule fonctionnant à l'aide de gaz naturel par rapport à un véhicule fonctionnant au propane?

M. Perkins: L'autonomie d'un véhicule fonctionnant à l'aide de propane correspond à environ 90 p. 100 celle d'un véhicule fonctionnant à l'essence. Dans le cas du gaz naturel, l'autonomie correspond à la moitié de celle d'un véhicule fonctionnant à l'essence. Dans le cas du méthanol ou de l'éthanol, elle correspond à environ 60 p. 100 celle d'un véhicule fonctionnant à l'essence. Dans le cas de l'électricité, il est inutile d'envisager de vous rendre jusqu'à votre bureau. Vous n'irez sans doute pas aussi loin, surtout à Ottawa, pendant l'hiver.

Le sénateur Marchand: À quel moteur spécialisé est réservé le meilleur avenir? Les moteurs au propane ou les moteurs fonctionnant à l'aide d'autres gaz naturels?

M. Perkins: Il existe déjà des moteurs spécialisés qui peuvent à long terme fonctionner à l'aide du propane et du gaz naturel. Le système à injection liquide de Chrysler est à la pointe de la technologie. Lorsque vous vous promenez dans la rue, vous vous rendez compte que les taxis fonctionnant à l'aide de propane dégagent une mauvaise odeur. Avec les nouveaux systèmes, ce ne sera plus le cas. Nous ne convertissons pas à un gaz. Tout comme dans le cas de l'essence, nous injectons le carburant sous forme de liquide. Il s'agit de bons systèmes. Nous réalisons une forte économie de carburant, beaucoup plus forte que dans le cas de produits chimiques, car nous tirons profit des températures plus basses. Lorsque le carburant se dilate dans le cylindre, il refroidit le cylindre et nous obtenons un meilleur rendement. Pour nos véhicules au propane, nous avons des pompes d'injection à l'intérieur des réservoirs pressurisés. Nous améliorons les choses au fur et à mesure.

Quelle est la prochaine étape? Je crois que ce sera le mélange de lubrifiants au carburant de propane liquide qui augmentera le rendement des moteurs. Nous avons parlé aux sociétés de carburants à ce sujet. Elles n'ont pas manifesté beaucoup d'intérêt, car le marché n'est pas important et elles s'intéressent à des volumes importants. Toutefois, l'équipement existe déjà. Vous allez voir des progrès.

L'essence est un formidable concurrent. L'essence va progresser; elle va s'améliorer. Elle sera un terrible concurrent pour les fournisseurs de propane ou de gaz naturel. Elle ne va cesser de s'améliorer, de devenir plus efficace; les véhicules seront plus efficaces, tout comme les moteurs.

We have no apologies to make for our alternative-fuel vehicles in any case, except in the electric field. We do not have a battery that is satisfactory for use anywhere, especially in a cold climate.

Senator Marchand: Are you saying that there is better performance with engines that are designed and built to use propane versus engines that are converted?

Mr. Perkins: Absolutely.

Senator Marchand: How much better performance are you getting from the designed vehicles compared to the vehicles that you can convert with a kit?

Mr. Perkins: With a converted vehicle, we cannot meet emission regulations; we cannot meet safety regulations. However, I think you are talking about fuel economy. I would expect the fuel economy of a converted vehicle to be about 20 to 25 per cent less than an OEM vehicle.

Senator Adams: You mentioned electric buses. I saw one in Vancouver. You mentioned a plug-in for 220 volts. How long would it take to charge a bus? Do they need special places where they can be charged, or can they run 24 hours without a charge?

Mr. Thomas: The buses in Vancouver, although they are electrically driven, are not battery powered. They have a fuel cell in them. They are fuelled with hydrogen. The fuel cell converts hydrogen into electricity. These buses are not recharged by plugging them in. Compressed hydrogen is put into the vehicle to recharge the system.

The GM electric vehicles will charge overnight in about six hours on the 220-volt system, and they will charge in about 15 hours on a 110-volt system.

Senator Adams: How often do these hydrogen buses have to get recharged?

Mr. Thomas: I do not know how long those vehicles can last. It depends on whether hydrogen can be stored on the vehicle. It is difficult to store.

The Chairman: Gentlemen, on behalf of the committee, I wish to thank you for spending time with us. I am sure you sense a certain anxiety on the part of the committee to see this happen sooner than later. We appreciate the chicken-and-egg problem in this area, but anything you can do to move things along would be appreciated.

Mr. Perkins: As you can see, there is much anxiety among us as well.

The committee adjourned.

Nous n'avons pas à présenter d'excuses pour nos véhicules fonctionnant à l'aide de carburants de remplacement, sauf dans le domaine de l'électricité. Nous n'avons pas de batterie qui puisse être utilisée n'importe où, surtout dans un climat froid.

Le sénateur Marchand: Êtes-vous en train de dire que les moteurs conçus et construits pour fonctionner au propane ont un meilleur rendement que les moteurs qui sont convertis?

M. Perkins: Absolument.

Le sénateur Marchand: Quel rendement de plus obtenez-vous des véhicules conçus à cet effet par rapport aux véhicules que vous pouvez convertir?

M. Perkins: Dans le cas d'un véhicule converti, nous ne pouvons pas répondre aux règlements en matière d'émission ou en matière de sécurité. Toutefois, je crois que vous voulez parler d'économie de carburant. J'imagine que l'économie de carburant d'un véhicule converti est de 20 à 25 p. 100 inférieure à celle d'un véhicule doté de l'équipement d'origine.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé des autobus électriques. J'en ai vu un à Vancouver. Vous avez dit qu'il faut les brancher sur du 220 volts. Combien de temps faut-il pour charger un autobus? Faut-il des endroits particuliers où ces autobus peuvent-ils rouler 24 heures d'affilée sans être rechargés?

M. Thomas: À Vancouver, bien qu'ils soient propulsés à l'électricité, les autobus ne sont pas alimentés par batterie. Ils sont dotés d'une pile à combustion et sont alimentés par de l'hydrogène. La pile à combustion convertit l'hydrogène en électricité. On ne recharge pas ces autobus en les branchant. L'hydrogène comprimé sert à recharger le système.

Les véhicules électriques GM se rechargent en l'espace de six heures sur du 220 volts ou, en l'espace de 15 heures sur du 110 volts.

Le sénateur Adams: À quelle fréquence faut-il recharger ces autobus à l'hydrogène?

M. Thomas: Je ne sais pas combien de temps ces véhicules peuvent durer. Cela dépend de l'entreposage de l'hydrogène dans le véhicule. Il est difficile de l'entreposer.

Le président: Messieurs, au nom du comité, j'aimerais vous remercier d'avoir passé quelque temps avec nous. Je suis sûr que vous ressentez une certaine anxiété de la part des membres du comité qui préféreraient que cela se produise plus tôt que plus tard. Nous nous rendons compte du cercle vicieux que pose cette question, mais tout ce que vous pouvez faire pour faire progresser les choses sera bien apprécié.

M. Perkins: Comme vous le voyez, nous ressentons également beaucoup d'anxiété.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From Ford Motor Company of Canada Ltd.:

Ron Bright, Director of Environmental Affairs.

From General Motors of Canada Ltd.:

Roger Thomas, Manager, Automotive Regulatory Affairs in
Product Engineering.

From Chrysler Canada Ltd.:

Stuart Perkins, Director of Engineering.

De Ford du Canada Ltée.:

Ron Bright, directeur des affaires environnementales.

De General Motors du Canada Ltée.:

Roger Thomas, directeur des travaux d'adaptation à la
réglementation automobile.

De Chrysler Canada Ltée.:

Stuart Perkins, directeur, Direction du génie.

A1
C27
E55



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Energy,
the Environment
and Natural
Resources**

Chairman:
The Honourable RONALD D. GHITTER

Wednesday, May 29, 1996
Tuesday, June 11, 1996

Issue No. 3

**Future business of the Committee and
Third Proceedings on:**

All matters related to the implementation and
application of the Act to accelerate the use of
alternative fuels for motor vehicles (previously S-7)

INCLUDING:
THE SECOND REPORT OF THE
COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent de l'*

**Énergie, de
l'environnement et
des ressources
naturelles**

Président:
L'honorable RONALD D. GHITTER

Le mercredi 29 mai 1996
Le mardi 11 juin 1996

Fascicule n° 3

**Travaux futurs du comité et
Troisième fascicule concernant:**

Suivi de toutes les questions liées à la mise
en vigueur et à l'application de la Loi visant à
promouvoir l'utilisation de carburants de
remplacement dans les véhicules motorisés
(antérieurement S-7)

Y COMPRIS:
LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL
RESOURCES

The Honourable Ronald D. Ghitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams
Buchanan, P.C.
Carney, P.C.
Cochrane, P.C.

* Fairbairn, P.C. (or Graham)
Hays
Kirby

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

* Lynch-Staunton
(or Berntson)
Marchand, P.C.
Rompkey, P.C.
Spivak
Taylor

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Ronald D. Ghitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams
Buchanan, c.p.
Carney, c.p.
Cochrane, c.p.

* Fairbairn, c.p. (ou Graham)
Hays
Kirby

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

* Lynch-Staunton
(ou Berntson)
Marchand, c.p.
Rompkey, c.p.
Spivak
Taylor

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 29, 1996

(4)

[Text]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met *in camera* at 12:15 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Ron Ghitter, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Ghitter, Kenny and Taylor. (5)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

The Committee proceeded to consider future business.

The Honourable Senator Kenny moved — THAT up to 8 Senators and 2 staff, Line Gravel and Lynne Myers, travel on the fact-finding visit to Alberta, June 3-7, 1996, and that the Committee reimburse their expenses.

The question being put on the motion, it was —

Resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Kenny informed the Members of the next meetings on June 11 and June 12, 1996 concerning former Bill S-7.

At 1:00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 11, 1996

(5)

[Text]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 9:10 a.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Ghitter, Kenny, Kirby, Spivak and Taylor. (7)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

WITNESSES:

From the London Police Department:

Gar Irwin.

From the Niagara Regional Police:

Harry Lewis, Fleet and Store Manager.

From the RCMP:

Dale Boire, Chief Superintendent and Acting Director;

Alfred A. Dupuis, OIC, Materiel & Service Management Branch;

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 29 mai 1996

(4)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit à huis clos, à 12 h 15, sous la présidence de l'honorable sénateur Ron Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Ghitter, Kenny et Taylor. (5)

Également présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

Le comité délibère de ses travaux futurs.

L'honorable sénateur Kenny propose — Que jusqu'à huit (8) sénateurs et deux (2) membres du personnel, soit Ligne Gravel et Lynne Myers, effectuent une mission d'enquête en Alberta du 3 au 7 juin 1996 et que le comité rembourse leurs frais.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Kenny avise les membres que les deux prochaines réunions du comité auront lieu les 11 et 12 juin 1996 et qu'elles porteront sur le projet de loi S-7.

À 13 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 11 juin 1996

(5)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Ghitter, Kenny, Kirby, Spivak et Taylor. (7)

Également présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

TÉMOINS:

Du Service de police de London:

Gar Irwin.

De la Police régionale de Niagara:

Harry Lewis, gestionnaire du parc automobile et des entrepôts.

De la GRC:

Dale Boire, surintendant principal et directeur intérimaire;

Alfred A. Dupuis, officier responsable, Gestion du matériel et des services;

Don VanDusen, OIC, Fleet Program Administration.

From Superior Propane Inc.:

Robert Yarnell, Director, Corporate Affairs.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated Wednesday, March 27, 1996, proceeded to monitor all matters related to the implementation and application of the Act to accelerate the use of alternative fuels for motor vehicles (previously S-7). (See *Proceedings of the Committee dated April 30, 1996*)

Mr. Irwin and Mr. Lewis made statements and answered questions.

Mr. Dupuis made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

Mr. Yarnell made a statement and answered questions.

At 11:50 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Don VanDusen, officier responsable, Gestion des parcs roulants et navigants;

De Superior Propane Inc.:

Robert Yarnell, directeur, Affaires commerciales.

En conformité avec son ordre de renvoi du mercredi 27 mars 1996, le comité entame le suivi de toutes les questions liées à la mise en oeuvre et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (auparavant projet de loi S-7). (Voir les *délibérations du comité du 30 avril 1996*.)

MM. Irwin et Lewis font chacun un exposé, puis répondent aux questions.

M. Dupuis fait un exposé, puis répond aux questions avec l'aide des autres témoins.

M. Yarnell fait un exposé, puis répond aux questions.

À 11 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

THURSDAY, May 30, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

SECOND REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, March 27, 1996, in accordance with Rule 86(1)p), to examine such issues as may arise from time to time relating to energy, the environment and natural resources generally in Canada, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary, and to adjourn from place to place within and outside Canada for the purpose of such study.

Pursuant to Section 2:07 of the *Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 30 mai 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le mercredi 27 mars 1996, en conformité au Règlement 86(1)p), à étudier les questions qui pourraient survenir occasionnellement se rapportant à l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles au Canada, demande respectueusement que le Comité soit autorisé à retenir les services d'avocats, de conseillers techniques et de tout autre personnel jugé nécessaire, et à se déplacer à travers le Canada et à l'étranger aux fins de son enquête.

Conformément à l'article 2:07 des *Directives régissant le financement des Comités du Sénat*, le budget présenté au comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

RON GHITTER

Chairman

APPENDIX (A) TO THE REPORT**STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES***STUDY ON ENERGY, ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES***APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION FOR THE PERIOD FROM APRIL 1ST, 1996 TO MARCH 31, 1997****Order of Reference**

Motion to the Senate of Wednesday, March 27, 1996:

The Honourable Senator Berntson for the Honourable Senator Ghitter, moved, seconded by the Honourable Senator Stratton:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, in accordance with Rule 86(1)p), be authorized to examine such issues as may arise from time to time relating to energy, the environment and natural resources generally in Canada; and

That the Committee report to the Senate no later than March 31, 1997.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 3,500
Transportation and Communications	40,570
All other Expenditures	<u>1,000</u>
Total	\$ 45,070

The foregoing budget was approved by the Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on May 7, 1996.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is being considered.

Date _____ Chairman,
Standing Senate Committee on Energy, the Environment and
Natural Resources

Date _____ Chairman,
Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and
Administration

The Senate administration has reviewed this budget application.

Date _____ Gary O'Brien, Director of Committees
and Private Legislation

Date _____ Siroun Aghajanian, Director of Finance

ANNEXE (A) DU RAPPORT**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES***ÉTUDE DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES***DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR LA PÉRIODE DU 1^{ER} AVRIL 1996 AU 31 MARS 1997****Ordre de renvoi**

Motion au Sénat, le mercredi 27 mars 1996 :

L'honorable sénateur Berntson, pour l'honorable sénateur Ghitter, propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton,

Que le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, en conformité au Règlement 86(1)p), soit autorisé à étudier les questions qui pourraient survenir occasionnellement se rapportant à l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles au Canada; et

Que le comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 1997.

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	3 500 \$
Transports et communications	40 570
Autres dépenses	<u>1 000</u>
Total	45 070 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le comité permanent de l'Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles le 7 mai 1996.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date _____ Président,
Comité sénatorial permanent de l'Énergie, de l'environnement et
des ressources naturelles

Date _____ Président,
Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de
l'administration

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Date _____ Gary O'Brien, Directeur des Comités
et de la législation privée

Date _____ Siroun Aghajanian, Directeur des Finances

PURPOSE OF THE TRAVEL

In Canada, the oil industry is a vital part of the economy, and over the past few years there have been important changes in this industry. The Committee which has historically dealt in depth with energy related issues would like to meet with people involved in the oil industry to hear from them, first hand, about the changes, the important issues and future directions which they see for their sector. During our fact-finding visit to Calgary, we intend to meet informally with officials from the Canadian Association of Petroleum Producers who represent most companies, both large and small, involved in oil exploration and production in Canada. We also want to meet with individuals at the Canadian Energy Research Institute (CERI). CERI is an independent think tank dealing with a wide variety of energy issues. The Committee also hopes to meet with the Chairman of the National Energy Board to discuss regulatory issues as well as the NEB's views on the future of the oil industry. Finally, the Committee hopes to make a site visit to the oil sands mining facilities in Fort McMurray. This vast resource is an important part of Canada's present and future energy supply. The Committee would like to be brought up to date on developments and future plans in the oil sands.

STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS****PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES (0401)**

1. Communication Consultant	
(estimate)	\$ 2,500
2. Meals (0415)	
Working lunches and dinners	
(5 lunches and dinners @ \$200 each)	<u>\$ 1,000</u>
Total	\$ 3,500

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**1. Visit to Alberta (Calgary – Fort McMurray) (0201)**

May 1996

10 participants (8 Senators, 2 staff)

Air transportation for 10 participants:

Ottawa – Calgary

10 part. x \$1,870 = \$18,700 \$ 18,700

Calgary – Fort McMurray

10 part. x \$790 = \$7,900 7,900

Accommodations:

\$150 / 4 nights x 10 part. 6,000

Ground transportation:

4 rides @ \$25 x 10 part. 1,000

Per diem and incidentals:

4 days @ \$48 x 10 part. 1,920

Working lunches or dinners:

(4 x \$350) (15–20 participants) 1,400

OBJET DU VOYAGE

Au Canada, l'industrie pétrolière joue un rôle vital dans l'économie et a connu, depuis quelque années, des changements considérables. Le comité, qui a traité en profondeur des questions reliées à l'énergie par le passé, aimerait rencontrer les acteurs de l'industrie afin d'entendre de vive voix ce qu'il ont à dire sur les changements, les enjeux majeurs et les orientations futures de leur secteur. Durant notre visite d'information à Calgary, nous avons l'intention de rencontrer de manière informelle les responsables de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, qui représente la plupart des compagnies, grandes et petites, oeuvrant en exploration et en production pétrolières au Canada. Nous voulons également rencontrer des gens au *Canadian Energy Research Institute (CERI)*. Cet institut est un centre d'étude indépendant qui traite de questions énergétiques très diverses. Le Comité souhaite également rencontrer le président de l'Office national de l'énergie pour discuter de réglementation et des opinions de l'Office sur l'avenir de l'industrie pétrolière. Enfin, le comité espère visiter les installations d'extraction des sables bitumineux à Fort McMurray. Ce gisement considérable constitue une part importante des réserves énergétiques actuelles et futures du Canada. Le comité aimerait se renseigner sur les progrès de l'exploitation de ces sables, et sur les plans futurs.

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES**EXPLICATION DES POSTES DE DÉPENSES****SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES (0401)**

1. Conseiller en communication	
(approximation)	2 500\$
2. Repas (0415)	
Déjeuners et dîners d'affaires	
(5 déjeuners et dîners @ 200\$ chacun)	<u>1 000\$</u>
Total	3 500\$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**1. Visite en Alberta (Calgary – Fort McMurray) (0201)**

Mai 1996

10 participants (8 sénateurs – 2 employés)

Transport par avion pour 10 participants:

Ottawa – Calgary

10 part. x 1 870\$ 18 700\$

Calgary – Fort McMurray

10 part. x 790\$ 7 900

Hôtel :

150\$ / 4 nuits x 10 part. 6 000

Transport terrestre :

4 taxis @ 25\$ x 10 part. 1 000

Per diem et imprévus :

4 jours @ 48\$ x 10 part. 1 920

Déjeuners et dîners d'affaires :

(4 x 350\$) (15–20 participants) 1 400

Rental of bus, mini-vans or others x 3 days
\$750 x 3 2,250
Rental of meeting rooms
4 days x \$350 1,400

Total \$ 40,570

ALL OTHER EXPENDITURES

1. Books, newspapers and periodicals
(0702) \$ 500

2. Contingencies (0799) \$ 500

Total \$ 1,000

GRAND TOTAL \$ 45,070

Location d'autobus, de mini-vans ou
autres x 3 jours 750\$ x 3 2 250

Location de salles de réunion
4 jours x 350\$ 1 400

Total 40 570\$

AUTRES DÉPENSES

1. Livres, journaux et périodiques (0702) 500\$

2. Imprévus (0799) 500\$

Total 1 000\$

GRAND TOTAL 45 070\$

APPENDIX (B) TO THE REPORT

THURSDAY, May 30, 1996

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined and approved the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 1997, with respect to the study on energy, environment and natural resources, as authorized by the Senate on Wednesday March 27, 1996. The budget is as follows:

Professional and Other Services \$3,500
Transport and Communications 40,570
All Other Expenditures 1,000
TOTAL \$45,070

Respectfully submitted,

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le JEUDI 30 mai 1996

Le comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné et approuvé le budget présenté par le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles pour les dépenses projetées dudit comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 1997, pour son étude de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 27 mars 1996. Ledit budget se lit comme suit:

Services professionnels et autres 3 500 \$
Transports et communications 40 570
Autres dépenses 1 000
TOTAL 45 070 \$

Respectueusement soumis,

Le président,

COLIN KENNY

Chairman

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 11, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 9:00 a.m., to continue monitoring all matters related to the implementation and application of the Alternative Fuels Act.

Senator Ron Ghitter (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: From the London Police Department, we have Mr. Gar Irwin and, from the Niagara Regional Police, we have Mr. Harry Lewis. Welcome gentlemen. Our committee meetings are quite informal, so please feel at home.

When you have finished your submission, we will just have a general chat so that we may learn from what your experience.

Mr. Gar Irwin, Director, Fleet Facilities, London Police Department: Mr. Chairman, as director of the fleet facilities for the London City Police, I am a certified "A" licensed motor vehicle mechanic with a Canadian interprovincial seal. I am responsible for the specifications for the purchase of new vehicles for the fleet branch of the London Police and the dispersment of retired vehicles.

The rationale of what vehicles operate on what fuels is part of my present and future strategy. I also specify what conversion equipment is required to run these vehicles on liquid propane. I manage a staff of 20 support personnel which maintains the London fleet at its own repair facilities located at police headquarters in London. The fleet comprises 138 vehicles, of which 92 run on propane. The balance runs on gasoline.

My short-term objective is to maintain this complement because I feel it is a well-balanced mix — 66 per cent of the vehicles are run on propane and 34 per cent are run on gasoline. By September, the local natural gas suppliers propose to supply natural gas vehicle dispensing equipment, at a cost matching or bettering my propane pricing per litre. I have expressed concern about vehicle range to the suppliers, but they have indicated there should no problem. We will see. These discussions will be a factor in the decision to be taken by the London police as to whether the department will introduce natural gas to another portion of its fleet or not.

The legislation will not impact much at all on the London police as a municipal identity because we made the ultimate choice of fuel, liquid propane, years ago.

However, there are applications where converting vehicles at a cost of \$3,000 is not practical. The kilometrage driven in the lifetime of some vehicles would never recover the price difference in fuels to pay for the conversion. I have also indicated in past

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 11 juin 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans le cadre de son suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés.

Le sénateur Ron Ghitter (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous accueillons ce matin parmi nous, M. Gar Irwin, des services de police de London, et M. Harry Lewis, de la police régionale de Niagara. Bienvenue, messieurs. Nos séances de comité sont plutôt informelles, alors sentez-vous bien à l'aise.

Une fois que vous aurez terminé votre exposé, nous bavarderons un peu pour voir quelles leçons nous pouvons tirer de votre expérience.

M. Gar Irwin, directeur, Services du parc automobile, Services de police de London: Monsieur le président, en tant que directeur des services du parc automobile pour la London City Police, je suis mécanicien breveté de classe «A», avec sceau de qualification interprovincial. Je suis responsable des devis pour l'achat de nouveaux véhicules pour les services du parc automobile de la London Police ainsi que de la liquidation des véhicules désaffectés.

Le pourquoi de l'utilisation de tel carburant pour tel véhicule fait partie de ma stratégie présente et future. C'est également moi qui détermine quel matériel de conversion est nécessaire pour que des véhicules puissent tourner au propane liquide. J'administre un personnel de soutien de 20, qui entretient le parc de London dans ses propres installations de réparation, qui se trouvent au commissariat de police à London. Le parc comprend 138 véhicules, dont 92 fonctionnent au propane et les autres à l'essence.

Mon objectif à court terme est de maintenir ce parc tel quel, car je trouve qu'il est bien équilibré: 66 p. 100 des véhicules sont au propane et 34 à l'essence. Les fournisseurs locaux de gaz naturel se proposent de fournir, d'ici septembre, du matériel de ravitaillement au gaz naturel à un coût égal ou inférieur à celui que je paye au litre pour le propane. J'ai saisi les fournisseurs de mes préoccupations quant à l'autonomie de marche des véhicules, mais ceux-ci m'ont dit qu'il ne devrait pas y avoir de problème. Nous verrons bien. Ces discussions seront un facteur dans la décision que prendra le corps de police de London relativement à la conversion au gaz naturel d'autres véhicules encore dans son parc automobile.

Le projet de loi n'aura que très peu d'incidence sur la police de London en tant qu'identité municipale car nous avons opté pour le propane liquide, comme carburant privilégié, il y a de cela plusieurs années.

Cependant, il y a des cas pour lesquels la conversion de véhicules à un coût de 3 000 \$ n'est pas pratique. Le kilométrage parcouru pendant la vie utile de certains véhicules serait tel qu'il serait impossible de récupérer le prix de la conversion dans les

presentations that, for surveillance purposes, the equipment is difficult to hide.

In my opinion, the secret to a successful alternative fuel program is rigid conversion specifications and a rigid preventative maintenance schedule provided by disciplined support staff that believes that alternative fuel for that vehicle was the proper choice. Thank you.

The Chairman: Thank you very much. Next we will hear from Mr. Lewis.

Mr. Harry Lewis, Fleet and Store Manager, Niagara Regional Police: Thank you for inviting me back again to speak of alternative fuels in police fleet vehicles.

Propane does work on police patrol vehicles. A propane-powered cruiser cannot only reduce fuel consumption, service costs and reduce emissions, it may also increase reliability and range.

As I see it, the main players in getting vehicles on alternative fuels are the users gaining acceptance from fleet management for their wisdom in choosing the right vehicles and the right fuel for the application; conversion centres keeping up with technology and providing an excellent product that will use the fuels; fuel suppliers keeping prices low and making sure that the infrastructure is in place to refuel; vehicle suppliers and manufacturers ensuring that vehicles are either converted at the factory or are convertible to alternative fuels; and the government by putting in place the control regarding costs, resale, road tax, and the like.

The Niagara region is approximately 2,000 square kilometres and is populated by about 400,000 people. The Niagara regional police service clocks up over 8 million kilometres per year with a minimum of 197 vehicles. Of these 197 vehicles, 80 are propane-powered and they accumulate between 5.8 and 6.2 million kilometres a year. It usually runs about 75 per cent of our total kilometres.

We purchase our fuel through the credit card system, through retail outlets, and we burn between 1.3 and 1.5 million litres of propane per year. The job of burning this propane is shared by approximately 570 uniformed staff members. We have one supervisor, who is shared, to run our fleet maintenance facility, one lead hand — and that has just increased to three mechanics — and we have 1.5 clerks in our fleet maintenance department.

In 1993, we saved approximately 10 per cent of our budget by running alternative fuels, which amounts to slightly over \$200,000 in one year. In 1994, the savings dropped to just slightly over \$100,000, and in 1995 it looks like we have only saved about \$30,000 by using alternative fuels.

économies réalisées sur le plan carburant. D'autre part, j'ai également déclaré par le passé qu'en ce qui concerne les activités de surveillance, le matériel est difficile à cacher.

À mon avis, le secret de la réussite d'un programme d'utilisation de carburants de remplacement réside en des spécifications de conversion très strictes et en un calendrier rigide de travaux d'entretien préventifs, assurés par une équipe de soutien disciplinée convaincue que le carburant de rechange retenu pour tel véhicule était le bon choix. Merci.

Le président: Merci beaucoup. Nous allons maintenant entendre M. Lewis.

M. Harry Lewis, gestionnaire du parc automobile et des entrepôts, Police régionale de Niagara: Merci de m'avoir réinvité à venir vous entretenir de l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules du parc automobile de la police.

Les véhicules de patrouille de la police peuvent fonctionner au propane. Un patrouilleur au propane peut non seulement réduire la consommation de carburant, les coûts de service et les émissions polluantes, mais également améliorer la fiabilité et l'autonomie.

Selon moi, les principaux intervenants dans la conversion de véhicules aux carburants de remplacement sont les suivants: les usagers, en réussissant à convaincre les directeurs de parcs automobiles de leur sagesse dans le choix du bon véhicule et du bon carburant pour l'utilisation prévue; les centres de conversion, en suivant l'évolution technologique et en offrant un excellent produit qui utilisera les nouveaux carburants; les fournisseurs de carburant, en maintenant des prix bas et en veillant à ce que l'infrastructure nécessaire au ravitaillement soit en place; les fabricants et fournisseurs de véhicules, en veillant à ce que les véhicules soient ou convertis en usine ou convertissables ultérieurement; et le gouvernement, en mettant en place les mesures de contrôle et autres relativement aux coûts, à la revente, aux taxes sur le carburant, et cetera.

La région de Niagara recouvre quelque 2 000 kilomètres carrés et compte une population de près de 400 000 habitants. La force policière régionale de Niagara parcourt chaque année plus de huit millions de kilomètres, avec un minimum de 197 véhicules. Quatre-vingt d'entre eux sont alimentés au propane et font entre 5,8 et 6,2 millions de kilomètres par an. Ces véhicules représentent environ 75 p. 100 du kilométrage total parcouru.

Nous achetons notre carburant à des points de vente au détail en utilisant des cartes de crédit, et notre consommation annuelle de propane se chiffre à entre 1,3 et 1,5 million de litres. Cette consommation est le fait d'environ 570 membres de personnel en uniforme. Nous avons un superviseur, qui est partagé, et qui est responsable de l'administration de nos installations d'entretien du parc, un mécanicien en chef — et l'équipe vient tout juste d'être augmentée, pour passer à trois mécaniciens — et 1,5 commis.

En 1993, nous avons, grâce à l'utilisation de carburants de rechange, économisé près de 10 p. 100 de notre budget, soit un petit peu plus de 200 000 \$, et ce pour une seule année. En 1994, les économies ont fléchi pour dépasser à peine les 100 000 \$, et en 1995, il semble que l'utilisation de carburants de rechange ne nous ait fait économiser qu'environ 30 000 \$.

Our projections, through the development of new fuel systems to operate our vehicles on, indicate that, in 1996, we should save \$60,000; in 1997, over \$100,000; and in 1998 we should be back to over \$200,000 savings per year by burning alternative fuels.

1993 was a very good year. Our fleet maintenance department had just gotten our patrol vehicles to the optimum level through a rebuilding and replacement program. We went through an 11-month replacement cycle instead of a 6-month replacement cycle. We pre-approved our budget so we could start replacing vehicles in January, which is all basic, common sense fleet management policy to run any fleet effectively.

We pre-developed our 1993 propane conversion so that when our cars were delivered they could be converted immediately. We saved over two cents a kilometre on fuel and over one cent a kilometre on service costs. We had a better range than gasoline, the vehicles were more reliable, and we had a proper preventive maintenance system in place, with the proper staff and an adequate budget to operate. We saved a lot of money that year.

In 1994, propane technology fell behind gasoline technology. We ran into backfires from propane, and poor performance which was later corrected through adjustments. Gasoline fuel economy increased in our vehicles by almost one-third, whereas propane remained the same. We had high maintenance costs due to towing and replacing equipment after backfires. Backfires broke the air cleaners and other components of the car. We had high preventive maintenance because the ignition systems were not adaptable to propane fuel. We had a six-month replacement cycle and we only replaced 24 of our protective vehicles that year, so we spent more time trying to keep old vehicles on the road instead of doing preventive maintenance.

Our lack of savings this year was not only due to propane and the difficulties with propane conversions, but it was also due to a lack of management foresight and a lack of proper budgeting to supply better servicemen to do the job.

We were kicked out of our maintenance facility because the building was deteriorating. We had to move several times. In 1995, fuel economy did slightly increase. The backfiring increased. Again, we had poor performance.

Nos projections, qui s'appuient sur l'élaboration de nouveaux systèmes pour équiper nos véhicules, indiquent que nous devrions économiser 60 000 \$ en 1996, plus de 100 000 \$ en 1997, et remonter à 200 000 \$ en économies réalisées du fait de l'utilisation de carburants de rechange dès 1998.

L'année 1993 a été une très bonne année. Notre département d'entretien de la flotte venait tout juste de porter nos véhicules de patrouille au niveau optimal grâce à un programme de remise à neuf et de remplacement. Nous avons eu un cycle de remplacement de 11 mois plutôt que de six mois. Nous avons approuvé au préalable notre budget afin d'être en mesure de pouvoir commencer à remplacer des véhicules dès le mois de janvier, ce qui n'est que de la bonne logique et de la bonne gestion pour bien gérer n'importe quel parc automobile.

Nous avions préparé notre conversion au propane de 1993 à l'avance afin de pouvoir convertir nos véhicules immédiatement sur réception. Nous avons économisé plus de 2c. le kilomètre sur le carburant et plus de 1c. le kilomètre sur les coûts de service. Nous avons eu une meilleure autonomie qu'avec l'essence, les véhicules étaient plus fiables, et nous avions par ailleurs en place un bon système d'entretien préventif, avec une bonne équipe et un budget suffisant pour le mener à bien. Nous avons économisé beaucoup d'argent cette année-là.

En 1994, la technologie du propane a pris du retard par rapport à celle de l'essence. Nous avons eu avec le propane des problèmes de retour de flamme ainsi que de rendement médiocre, mais nous avons pu corriger cela plus tard avec des ajustements. Les économies de carburant-essence ont augmenté de près du tiers chez nous, tandis que la situation est demeurée à peu près la même pour ce qui est des véhicules au propane. Nous avons eu des frais d'entretien élevés à cause du remorquage et du remplacement de certaines pièces par suite des explosions aux silencieux. Ces explosions ont cassé les filtres à air et d'autres pièces également. Nous avons eu des frais d'entretien préventif élevés du fait que les dispositifs d'allumage n'étaient pas adaptés au propane. Nous avons eu un cycle de remplacement de six mois et nous n'avons remplacé que 24 de nos véhicules des services de protection cette année-là. De ce fait, nous avons passé plus de temps à essayer de maintenir en état de marche, aux fins de nos besoins, des véhicules âgés, au lieu de nous occuper de faire de l'entretien préventif.

Les piètres économies réalisées cette année s'expliquent non seulement par le propane et les difficultés posées par les conversions à ce carburant, mais également par l'absence de prévoyance du côté de la gestion et l'absence d'une bonne planification budgétaire en vue de trouver de meilleurs mécaniciens pour faire le travail.

Nous avons été mis à la porte de nos installations d'entretien parce que l'immeuble était en train de se détériorer. Il nous a fallu déménager plusieurs fois. En 1995, nous avons affiché une légère augmentation des économies côté carburant. Les problèmes de retour de flamme se sont multipliés et nous avons encore une fois eu des rendements médiocres.

Our maintenance costs were only slightly higher than cars running on gasoline, but the reliability was barely acceptable. We had a lot of down time. The officer down time was unacceptable because with the downsizing of the police service, a general constable has to do more running around and answer more calls than in past years. Only 35 of 70 projected vehicles were replaced, again leaving us with older vehicles on the road. This was not a propane problem but a problem of poor fleet management. However, it tends to make propane look like it is not a good choice.

There were also late replacements because of budget buy-outs and strikes at the factory. Our maintenance staff was still in remote locations, which were discovered to have poor management.

The bright spot of 1995 was the Dodge liquid fuel injected propane. It seemed to have more power than its gasoline counterpart and the fuel economy was at least as good. This type of propane conversion is what I hope we will see in the future. It is an excellent choice and it works extremely well.

We also had one car converted to work with GFI, that is, we have a multi-point gaseous fuel injection system on one of our cars which, as far as I know, is the first one in North America. This car runs extremely well, and it will result in fuel savings of two cents a kilometre. The power level is good, and it seems to operate safely and reliably.

In 1996 we have had to deal with delivery and budget delays. General Motors has a new propane technology which we will install on these vehicles. Once again our fuel of choice for 70 per cent of our patrol kilometres will be propane. Propane must win back the user acceptance which has been lost in the last two years. In 1993 our constables were afraid to drive a propane-powered vehicle. 1994 and 1995 were very bad years in the gasoline powered car, and we are hoping to turn that around. I am sure that will happen once the GFI conversions are installed. It will take two more years to reach an acceptable level.

The bright spot this year is that 68 of our 72 projected vehicles for replacement are being replaced. We have moved into a new repair facility which should provide us with proper preventive maintenance.

In 1996, the manufacturers, and the conversion people are starting to work together. They have realized that they have fallen behind in keeping up with the technology and delivery systems of gasoline vehicles. I think we will now see more cooperation.

Nos coûts d'entretien n'ont été que légèrement supérieurs à ceux occasionnés par les véhicules à essence, mais la fiabilité des véhicules au propane était à peine acceptable. Nous avons eu énormément de temps morts. Les heures d'inactivité forcées des officiers étaient inacceptables étant donné le rétrécissement des effectifs: un simple agent devait courir beaucoup plus et prendre beaucoup plus d'appels téléphoniques que par le passé. Seuls 35 des 70 véhicules prévus sur la liste ont été remplacés, ce qui nous a, une nouvelle fois, obligés à nous débrouiller avec des véhicules plus vieux. Ce problème n'était pas dû au propane mais bien à une mauvaise gestion du parc automobile. Cependant, il a eu pour effet de donner l'impression que le propane n'était pas un bon choix.

Il y a également eu des remplacements tardifs à cause de rachats et de grèves dans les usines. Notre personnel d'entretien se trouvait toujours dans des endroits isolés, dont on a découvert qu'ils étaient mal gérés.

La lueur d'espoir en 1995 a été le Dodge à allumage au combustible liquide. Ce véhicule semblait être plus puissant que son homologue alimenté à l'essence et les économies de carburant étaient presque aussi bonnes. J'espère que c'est ce genre de conversion au propane que l'on verra à l'avenir. Il s'agit d'un excellent véhicule et qui fonctionne extrêmement bien.

Nous avons également eu une voiture qui a été convertie pour fonctionner à injection de carburant multipoint: en effet, l'une de nos voitures a été munie d'un moteur à injection de carburant multipoint et, que je sache, c'est la première fois que cela se fait en Amérique du Nord. Cette voiture fonctionne extrêmement bien, et elle nous vaudra des économies de carburant de 2 cents le kilomètre. La puissance du moteur est bonne et le véhicule semble fiable et sûr.

En 1996, il nous a fallu composer avec des retards côté livraison et côté budget. La compagnie General Motors a une nouvelle technologie de propane et nous en ferons équiper ces véhicules. Encore une fois, notre carburant de choix pour 70 p. 100 de nos kilomètres-services de patrouille sera le propane. Le propane doit en effet regagner la faveur des usagers perdue au cours des deux dernières années. En 1993, nos agents avaient peur de conduire un véhicule à propane. Les années 1994 et 1995 ont été très mauvaises pour les véhicules à essence, et nous espérons renverser la situation. Je suis convaincu que cela se fera une fois terminées les conversions à l'injection de carburant multipoint. Il faudra attendre deux années encore pour atteindre sur ce plan un niveau acceptable.

La bonne nouvelle cette année est que 68 des 72 véhicules inscrits sur la liste de ceux devant être remplacés le seront. Nous avons emménagé dans de nouvelles installations de réparation, ce qui devrait nous permettre d'assurer l'entretien préventif qui s'impose.

L'année 1996 voit les fabricants et les gens qui s'occupent de conversion commencer à travailler ensemble. Ils se sont rendu compte du fait qu'ils ont pris un certain retard par rapport à l'évolution technologique et aux systèmes de ravitaillement des véhicules à essence. Je pense que nous verrons sur ce plan de plus en plus de collaboration.

Senator Kenny: My first couple of questions are for Mr. Irwin. Can you tell us what year the London police force started using propane?

Mr. Irwin: We started in 1983 when we converted the complete patrol division over to dedicated propane fuel. We have been on that program ever since. In fact, since 1983 we have saved the City of London over \$2 million in fuel expenses. We have everything from patrol vehicles to service trucks, prisoner security vehicles, sports utility vehicles, four-wheel-drive vehicles.

The only vehicles not on propane, of course, are the unmarked cars. Their kilometrage is just not high enough to pay for the conversion costs.

Senator Kenny: Have you tested your vehicles to see whether they perform as well as gasoline-powered vehicles, and do the users find them satisfactory, or are you experiencing complaints about their performance?

Mr. Irwin: Every vehicle that is converted to propane is first run on a dynamometer and those horsepower readings are registered. When the conversion is completed it tested again. For example, a 1994 vehicle had 117 horsepower on gasoline and 110 on propane. The difference is minimal. On a stop-and-go test, zero to 120, the vehicles are within a half a second, gasoline being a little stronger but, again, the difference is negligible. We have been on the program, as I said, since 1983, and performance is not an issue.

Senator Kenny: We have heard a fair bit about the Michigan police trials. Are you familiar with these studies?

Mr. Irwin: Yes, sir.

Senator Kenny: Do they have any resonance, in your experience, in London?

Mr. Irwin: It reflects on whether your police force has a pursuit policy or not. Most police forces have a pursuit policy in effect. However, high-speed driving is just about non-existent in the city of London. There is really no relationship between the Michigan trials and the London police vehicles being on propane.

Senator Kenny: If you did not have a pursuit policy, would half of a second make a difference?

Mr. Irwin: No, sir.

Senator Kenny: Do the constables who drive these vehicles know the difference, in an operational sense? Do they have problems that they would not have with gasoline?

Le sénateur Kenny: Mes quelques premières questions s'adressent à M. Irwin. Pourriez-vous nous dire en quelle année le corps de police de London a commencé à utiliser le propane?

M. Irwin: En 1983, lorsque nous avons converti au seul propane tous les véhicules de la division de patrouille. Le même programme est en place depuis. En fait, depuis 1983, nous avons économisé à la municipalité de Toronto plus de 2 millions de dollars en frais de carburant. Notre parc automobile englobe toute la gamme, des véhicules de patrouille aux camions utilitaires, en passant par les véhicules de transport de prisonniers, les véhicules de sport tout usage et les véhicules à quatre roues motrices.

Les seuls véhicules qui ne sont pas au propane sont, bien sûr, les voitures banalisées. Leur kilométrage n'est tout simplement pas assez élevé pour justifier les coûts qu'occasionne la conversion.

Le sénateur Kenny: Avez-vous soumis vos véhicules à des tests pour savoir si leur performance est aussi bonne que celle des véhicules à essence, et les personnes qui les utilisent les trouvent-elles satisfaisants, ou bien se plaignent-elles de leur performance?

M. Irwin: Chaque véhicule qui est converti au propane est d'abord branché sur un dynamomètre et les indications de chevaux-vapeur sont relevées. Une fois la conversion terminée, un nouveau test est effectué. Par exemple, un véhicule 1994 avait 117 chevaux-vapeur avec essence et 110 avec propane. La différence est minime. Pour un test arrêt-démarrage, passant de zéro à 120, les véhicules sont décalés d'une demi-seconde, le véhicule à essence étant un petit peu plus puissant mais, encore une fois, la différence est négligeable. Comme je l'ai déjà expliqué, nous suivons ce programme depuis 1983, et la performance n'a pas été un problème.

Le sénateur Kenny: Nous avons pas mal entendu parler des essais menés par la police du Michigan. Êtes-vous au courant de ces études?

M. Irwin: Oui, monsieur.

Le sénateur Kenny: Celles-ci ont-elles quelque résonance dans le cadre de votre expérience, à London?

M. Irwin: Cela dépend, selon que votre force policière ait ou non une politique en matière de poursuites. La plupart des corps de police ont en application une politique en matière de poursuites. Cependant, la conduite à très grande vitesse, cela n'existe presque pas dans la ville de London. Il n'y a vraiment pas de rapport entre les essais à Michigan et le fait que les véhicules de police à London soient alimentés au propane.

Le sénateur Kenny: Si vous n'aviez pas de politique en matière de poursuites, est-ce qu'une demi-seconde ferait une différence?

M. Irwin: Non, monsieur.

Le sénateur Kenny: Les agents qui conduisent ces véhicules connaissent-ils la différence, dans un sens opérationnel? Ont-ils des problèmes qu'ils n'auraient pas avec l'essence?

Mr. Irwin: There have been absolutely no complaints relating to performance, because performance level differences are insignificant. The officers have driven these cars since 1983. In fact, most of them have never driven gasoline patrol vehicles for the London police.

Senator Kenny: In previous testimony before this committee, we heard concerns expressed about the limited space in the trunk of vehicles and the possibility of leakage of volatile fuel igniting electronic equipment that might detonate ammunition stored in trunks. Have the London police encountered any problems in this regard?

Mr. Irwin: No, sir. The tanks are actually outside of the trunk in a vertical position, moved as strategically close to the rear axle as possible. Then a subfloor is put in. The remote fill cavity is a stainless steel box in the same location where the gasoline fill box was, so all the fuel is external to the vehicle. There is sufficient trunk space. We carry full-size spare tires and all the necessary equipment that most police cars carry. In fact, because of that set-up, we never have to change the suspension. We use OEM equipment.

Senator Kenny: Do you have any unusual maintenance problems with your vehicles? Is your maintenance as cost-effective with your propane vehicles as it is with your gasoline vehicles?

Mr. Irwin: Our vehicles are on a preventive maintenance program which is based on the amount of litres of fuel consumed because of all our idling time. That is the only real common denominator. We have a fuel management system. There is a criterion plateau when vehicles consume a certain level of fuel, whether it be gasoline in an unmarked detective's car or propane in a patrol vehicle, and then certain preventive maintenance is preformed.

The only difference in relation to propane is that we periodically check the fittings with soap and water to ensure there are no leaks. However, it is the same procedure whether you are cleaning a throttle body for a propane vehicle or for a gasoline vehicle. To answer your question, we do a fitting inspection, but that takes very little time.

Senator Kenny: Do you cost your vehicles on a full-life basis?

Mr. Irwin: I am not sure what you mean by that, senator.

Senator Kenny: Do you calculate the purchase price, maintenance costs, fuel costs and the resale value? I am referring to the total cost to the taxpayers in London.

Mr. Irwin: We know what it is, but I cannot provide that to you right now.

M. Irwin: Il n'y a pas eu de plaintes du tout en ce qui concerne la performance, car les écarts dans les niveaux de performance sont insignifiants. Les agents conduisent ces automobiles depuis 1993. En fait, la plupart des membres du corps de police de London n'ont jamais conduit de véhicule de patrouille à essence.

Le sénateur Kenny: Des témoins qui vous ont précédés nous ont parlé d'inquiétudes quant à l'espace limité dans les coffres des véhicules et au risque de fuites, dans le matériel électronique, d'hydrocarbures volatiles qui pourraient provoquer des explosions de munitions entreposées dans le coffre. La force policière de London a-t-elle constaté des problèmes du genre?

M. Irwin: Non, monsieur. Les réservoirs sont en fait montés à l'extérieur du coffre, en position verticale, le plus près possible de l'essieu arrière. Un sous-plancher est par ailleurs installé. La cavité de remplissage, qui est donc à part, est une boîte en acier inoxydable qui se trouve là où se trouvait autrefois le réservoir à essence. Tout le carburant est donc à l'extérieur du véhicule. Quant aux coffres, ils sont assez spacieux. Ils contiennent des pneus de rechange pleine dimension ainsi que tout le matériel que l'on trouve habituellement à bord d'une voiture de police. En fait, étant donné le système d'installation que nous avons retenu, nous n'avons jamais à changer la suspension. Nous utilisons du matériel monté en usine.

Le sénateur Kenny: Avez-vous des problèmes d'entretien peu habituels avec vos véhicules? Le rapport coût-efficacité de l'entretien de vos véhicules à propane est-il le même qu'avec vos véhicules à essence?

M. Irwin: Nos véhicules font partie d'un programme d'entretien préventif fondé sur le nombre de litres de carburant consommé, ce à cause du nombre d'heures pendant lesquelles nos véhicules tournent au ralenti. C'est là le seul vrai dénominateur commun. Nous avons un système de gestion du carburant. Il y a différents plateaux de consommation de carburant — qu'il s'agisse d'essence dans une voiture non identifiée de détective ou de propane dans un patrouilleur — et à chaque palier correspondent certains travaux d'entretien préventif.

La seule différence en ce qui concerne le propane est que nous vérifions périodiquement les raccords avec de l'eau savonneuse pour nous assurer qu'il n'y a pas de fuites. Cependant, c'est le même travail, que vous nettoyez un papillon des gaz pour un véhicule à propane ou un papillon d'admission du mélange pour un véhicule à essence. Pour répondre à votre question, nous faisons une inspection des raccords, mais cela ne demande que très peu de temps.

Le sénateur Kenny: Établissez-vous le coût de vos véhicules sur leur durée de vie utile complète?

M. Irwin: Je ne suis pas certain de comprendre ce que vous voulez dire, sénateur.

Le sénateur Kenny: Ajoutez-vous ensemble le prix d'achat, les frais d'entretien, les dépenses en carburant et la valeur de revente? Je veux parler du coût total pour les contribuables de la ville de London.

M. Irwin: Nous savons quel est ce coût, mais je ne peux pas vous le fournir ici tout de suite.

Senator Kenny: How do you calculate your savings figures?

Mr. Irwin: We know what the cost of the vehicle is. We know what the cost of the conversion is. We know that we can claim for the rebate and for the gas guzzler tax. Our patrol cars have a life cycle of 160,000 kilometres and then they are pulled out of service.

If you ran a patrol vehicle on gasoline, and we had an example of that where the average cost of gasoline for the London police was 50.58 cents a litre in 1994 and the average price of propane was 21.07 cents. This includes road taxes. To run a vehicle up to 160,000 kilometres, which is a lifetime parameter for patrol cars, we would use 41,237 litres of gasoline. If you factor in an 85-per-cent efficiency factor, you would have to purchase 48,515 litres of propane to run the same distance.

Therefore, you would have a gross savings between the two fuels of \$10,676. You would then include the cost of the conversion in your calculation, which is \$3,047, and then apply the PST grant of \$750 and claim for the gas guzzler tax. Those costs and grants amount to \$2,222. If you deduct that from the \$10,676 you get a net savings difference in fuel of \$8,454 in the lifetime of a 1994 patrol vehicle if you ran one on gasoline up to 160,000 and you ran the other one on propane. Basically it amounts to almost half the cost of a vehicle.

Senator Kenny: If you could give the committee a ball-park estimate, how much do you believe you have saved the City of London over the past decade while you have been on alternative fuel?

Mr. Irwin: Up to 1994, \$1,993,000 was saved in fuel. We went over \$2 million in 1995. In 1983, we saved \$27,000, and the figure started moving up. In 1994 it was \$71,000; and in 1985 it was \$133,000. It varies, but in 1993 we were up as high as a \$263,000 difference.

Senator Kenny: This is in one city with how many vehicles on propane, again?

Mr. Irwin: Ninety-two, sir.

Senator Taylor: I am a propane-user myself. How cold does it get in London? Do you have any trouble with starting your vehicles?

Mr. Irwin: Most of our vehicles are at London police headquarters where they are parked underground. We do have some outside parking.

Senator Taylor: Underground, with propane?

Mr. Irwin: Yes, sir. There are no problems with that. We have the appropriate sensors in the building to detect any leaks. It meets the code and we have had no problems at all with that since 1983.

Le sénateur Kenny: Calculez-vous vos économies?

M. Irwin: Nous savons quel est le coût du véhicule. Nous savons quel est le coût de la conversion. Nous savons que nous pouvons demander la remise ainsi que le remboursement de la taxe pour forte consommation. Nos voitures de patrouille ont un cycle de vie de 160 000 kilomètres, après quoi on les retire du service.

Si vous avez un patrouilleur à essence... et nous en avons eu un exemple... le coût moyen de l'essence pour la police de London était de 50,58 cents le litre en 1994 tandis que le prix moyen du propane était de 21,07 cents. Cela comprend la taxe sur le carburant. Pour faire 160 000 kilomètres — qui est le kilométrage total des véhicules de patrouille sur leur durée de vie complète — l'on consommerait 41 237 litres d'essence. Si vous intégrez dans votre calcul un facteur d'efficacité de 85 p. 100, il vous faudrait acheter 48 515 litres de propane pour parcourir la même distance.

Vous auriez ainsi des économies brutes de 10 676 \$. Vous incluriez ensuite dans votre calcul le coût de la conversion, soit 3 047 \$, puis la subvention de 750 \$ au titre de la taxe de vente provinciale et le remboursement de la taxe pour forte consommation. Ces coûts et subventions, ajoutés les uns aux autres, donnent un résultat final de 2 222 \$. Si vous déduisez cela des 10 676 \$, cela vous donne des économies nettes de 8 454 \$ sur la durée de vie utile d'un patrouilleur de 1994; ce serait là l'écart entre un véhicule à essence et un véhicule au propane, pour un kilométrage de 160 000. Cela correspond, en gros, à près de la moitié du coût du véhicule.

Le sénateur Kenny: Pourriez-vous dire au comité combien, grosso modo, vous avez économisé à la ville de London au cours des dix dernières années grâce au carburant de remplacement que vous avez utilisé?

M. Irwin: Jusqu'en 1994, 1 993 000 \$ ont ainsi été économisés à la rubrique carburant. Nous avons dépassé les 2 millions de dollars en 1995. En 1983, nous avons économisé 27 000 \$, et le chiffre a commencé à augmenter. En 1984, les économies ont été de 71 000 \$, pour atteindre 133 000 \$ en 1985. Cela varie, mais en 1993, l'écart a atteint 263 000 \$.

Le sénateur Kenny: Ce pour une seule ville, avec combien de véhicules, déjà?

M. Irwin: Quatre-vingt-douze, monsieur.

Le sénateur Taylor: J'utilise personnellement le propane. Jusqu'à combien tombe le mercure à London? Avez-vous des problèmes de démarrage avec vos véhicules?

M. Irwin: La plupart de nos véhicules restent stationnés au commissariat de police de London, qui a un parking souterrain. Nous avons également des stationnements à l'extérieur.

Le sénateur Taylor: Souterrain, avec du propane?

M. Irwin: Oui, monsieur. Il n'y a pas de problème de ce côté-là. L'édifice est équipé des détecteurs requis pour repérer toute fuite. Il est conforme au code et nous n'avons eu aucun problème depuis le tout début, en 1983.

At a forum I attended I was very frank in admitting that, by parking underground in southwestern Ontario, we had an advantage over somebody who would park outside in the prairies. However, somebody at that workshop piped up and indicated that they had over 40 vehicles parked outside in western Canada and starting them was not an issue. As you know, you can always install a block-heater. In fact, even gasoline vehicles in Timmins and North Bay have block-heaters.

Senator Taylor: I have found that, with temperatures of 30-below you might apply the same odds of getting started as you would to winning with a 6-49 ticket. In fact, some people use a dual system. Do you use strictly propane?

Mr. Irwin: Yes, specifically dedicated, single.

Senator Taylor: Did I hear you correctly when I understood you to say that you traded all cars in, whether propane or gasoline, with the same kilometrage of 150,000?

Mr. Irwin: Patrol vehicles are taken out of service at 160,000 kilometres. Our unmarked vehicles do not get the same mileage or meterage put on them and they are pulled at six model years.

Senator Taylor: My experience as a user is that the major advantage of using propane is that the motor lasts much longer. Consequently you are not getting value unless you trade it in at about 250,000 kilometres.

Mr. Irwin: You must keep in mind that after being a police car our cars have another life, and that is usually as a taxi. Regional or municipal bylaws vary regarding vehicles being used as taxis, but in the London area the vehicle cannot be more than six model years old. Some of our cars will hit 160,000 kilometres at 3.5 model years, but many of them will go to four. If they go longer, the taxi industry is not interested in repainting them to their company colours to use them just for a year. They are more interested in a police car which they know has been properly maintained and that has already been converted to propane.

We have a waiting list, believe it or not, of people calling asking when our vehicles will be going up for bids. The recovery costs are an important part of this whole scenario. We have to know at what year the cabbies will buy them. At this particular point the preference has been for four model years. They are waiting for the cars to come out of service.

Senator Taylor: My experience has been that a motor with 150,000 propane kilometres on it is just barely broken in, whereas with gasoline it is about 50 per cent more.

Mr. Irwin: You can extend your oil change intervals and get an enhanced life on your spark plugs. As well, the inside of the engine looks cleaner. I believe that, since they have taken lead

À un forum auquel j'ai assisté, j'ai été très franc en reconnaissant qu'en nous garant dans un parking souterrain dans le sud-ouest de l'Ontario, nous avons un avantage par rapport à quelqu'un qui doit se garer à l'extérieur dans les Prairies. Cependant, quelqu'un à l'atelier a réagi en disant que chez lui ils avaient plus de 40 véhicules garés à l'extérieur, dans l'Ouest, et que le démarrage n'avait pas posé de problème. Comme vous le savez, il est toujours possible de faire installer un chauffe-moteur. D'ailleurs, même les véhicules à essence à Timmins et à North Bay sont munis de chauffe-moteur.

Le sénateur Taylor: J'ai constaté que lorsque la température descend en dessous de moins 30, vous avez à peu près autant de chances de faire démarrer votre véhicule que de gagner au 6-49. Certaines personnes utilisent en fait un système double. Utilisez-vous uniquement le propane?

M. Irwin: Oui, ces véhicules ne fonctionnent qu'au propane.

Le sénateur Taylor: Ai-je bien compris que vous remplacez tous vos véhicules, qu'ils fonctionnent au propane ou à l'essence, dès qu'ils ont 150 000 kilomètres au compteur?

M. Irwin: Les véhicules de patrouille sont retirés du service dès qu'ils atteignent le seuil de 160 000 kilomètres. Nos véhicules banalisés ne font pas autant de kilomètres et on les retire dès que le modèle a six ans.

Le sénateur Taylor: Mon expérience d'usager est que le gros avantage du propane est que le moteur dure beaucoup plus longtemps. Par conséquent, vous n'en retirez quelque chose que lorsque vous vous représentez chez le concessionnaire, à 250 000 kilomètres.

M. Irwin: Il ne faut pas oublier que nos voitures de police ont une autre vie par la suite, en général celle de taxi. Les règlements régionaux et municipaux varient en ce qui concerne les véhicules servant de taxis, mais dans la région de London, le véhicule ne doit pas avoir plus de six ans. Certaines de nos voitures atteindront les 160 000 kilomètres à l'âge de trois ans et demi, mais elles sont nombreuses à aller jusqu'à quatre ans. Au-delà de cet âge, les compagnies de taxi n'ont guère envie de les faire repeindre dans leurs couleurs pour ne les utiliser que pendant un an. Elles sont plus intéressées par les voitures de police dont elles savent qu'elles ont été bien entretenues et qui ont déjà été converties au propane.

Croyez-le ou non, nous avons une liste d'attente de personnes qui téléphonent pour savoir quand nos véhicules seront mis en vente. Ce que l'on récupère de ce côté-là est un élément important du tableau d'ensemble. Il nous faut savoir à quel âge les chauffeurs de taxi les achèteront. Jusqu'ici, la préférence semble aller aux modèles qui ont quatre ans. Les chauffeurs de taxi attendent que les véhicules soient désaffectés.

Le sénateur Taylor: Si je me fonde sur ma propre expérience, un moteur propane qui a 150 000 kilomètres est à peine rodé, tandis qu'un moteur à essence a déjà une avance de 50 p. 100.

M. Irwin: Vous pouvez attendre plus longtemps entre vos changements d'huile et obtenir une meilleure durée de vie pour vos bougies. D'autre part, l'intérieur du moteur a l'air plus propre.

out of gasoline, there is better lubricity in liquid propane than there is in today's gasoline that we buy at the pumps.

Senator Taylor: My last question, if I may, is on underground parking. When I try to park my propane vehicle underground, the City of Edmonton goes ape. Do you accept the risk of a propane leak?

Mr. Irwin: No, sir. There is no safety issue.

Senator Taylor: Do you think this is all hype?

Mr. Irwin: Yes. It is a mindset. Since 1983, we have never had a leakage incident like that. We have propane sensors and monitoring devices at police headquarters so that, if there were a leak, the sensors would set off an alarm. We had an incident the other day where somebody, driving in off-road conditions, cracked a valve and the sensor indicated that there was a concentration in one area. They vehicle was driven to the outside parking lot and the tap was turned off — it happened to be on the weekend — and they waited until the repair facility opened up. The valves are designed, if they are hit, to crack and the fuel just dissipates. Parking underground is not an issue.

Senator Taylor: Propane is a heavy gas. Boaters who use it have to be aware of the fact that the propane fumes will find the lowest spot and stay there.

Mr. Irwin: It stays low, but it dissipates.

Senator Taylor: Smokers might find themselves meeting their Maker earlier than they thought.

Mr. Irwin: We have a no-smoking policy in our building. It is not a safety issue.

Senator Adams: What type of cars do you buy? Do you buy Ford, Chrysler or GM? Do you use different types of models?

Mr. Irwin: Our patrol car fleet is exclusively Ford Crown Victoria. We also have Chevrolet Suburbans, a Ford Explorer, a couple of Aerostar vans, a Dodge panel van, some Chevrolet prisoner vans, and a couple of half-ton Chevrolet pickup trucks. There is a mix in the fleet, but as far as patrol car goes, it is the Ford Crown Victoria. When you are only 18 miles from the assembly plant, that is probably what you will be driving.

Senator Adams: About a month ago we had witnesses about from Ford, Chrysler and GM, and we asked them about the cost of changing a vehicle over from propane to natural gas. Some, but not all, are interested in manufacturing cars for propane and natural gas, but there is not enough demand to ensure quality in manufacturing.

Je pense que depuis qu'ils ont enlevé le plomb à l'essence, le propane liquide offre un meilleur pouvoir lubrifiant que l'essence que l'on achète de nos jours à la station-service.

Le sénateur Taylor: Si vous me permettez, ma dernière question concerne le stationnement souterrain. Lorsque j'essaie de garer mon véhicule au propane dans un parking souterrain, la ville d'Edmonton fait une crise. Acceptez-vous le risque d'une fuite de propane?

M. Irwin: Non, monsieur. Il n'y a aucun problème sur le plan sécurité.

Le sénateur Taylor: Pensez-vous que ce soit beaucoup de bruit pour pas grand-chose?

M. Irwin: Oui. C'est une question d'attitude. Depuis 1983, il n'y a jamais eu d'incident de fuite. Nous avons des détecteurs de propane et des dispositifs de contrôle au commissariat, de sorte que s'il y avait jamais une fuite, une alarme serait tout de suite déclenchée. Nous avons eu un incident l'autre jour: quelqu'un qui faisait de la conduite hors route a fait sauter une valve et le détecteur a signalé qu'il y avait une concentration de gaz dans un secteur donné. Le véhicule a été conduit jusqu'à l'extérieur du stationnement souterrain et le robinet a été fermé — cela s'est passé en fin de semaine — et les gens ont attendu l'ouverture des installations de réparation. Les valves ont été conçues de telle sorte que si elles prennent un coup, elles se fendent et le carburant se dissipe tout simplement. Le stationnement souterrain de ces véhicules n'est pas un problème.

Le sénateur Taylor: Le propane est un gaz très lourd. Les plaisanciers qui s'en servent ne doivent pas perdre de vue le fait que les gaz de propane trouveront l'endroit le plus bas et y resteront.

M. Irwin: Ils restent bas, mais ils se dissipent.

Le sénateur Taylor: Les fumeurs risquent peut-être de retrouver leur Créateur plus tôt qu'ils n'avaient pensé.

M. Irwin: Il est interdit de fumer dans notre immeuble. Il n'y a pas de problème sur le plan sécurité.

Le sénateur Adams: Quel genre d'automobiles achetez-vous? Achetez-vous Ford, Chrysler ou General Motors? Utilisez-vous des types de modèles différents?

M. Irwin: Toutes nos voitures de patrouille sont des Crown Victoria, de Ford. Nous avons également des Suburbans de Chevrolet, un Explorer de Ford, quelques fourgonnettes Aerostar, une fourgonnette Dodge, quelques véhicules pour transport de prisonniers Chevrolet et quelques fourgonnettes Chevrolet d'une demi-tonne. Il y a tout un mélange dans le parc automobile, mais toutes les voitures de patrouille sont des Crown Victoria de Ford. Lorsque vous êtes situé à 18 milles seulement de l'usine de montage, c'est tout choisi.

Le sénateur Adams: Il y a environ un mois, nous avons entendu des représentants de Ford, Chrysler et GM, et nous les avons interrogés au sujet du coût de conversion d'un véhicule du propane au gaz naturel. Certains constructeurs automobiles, mais pas tous, s'intéressent à la construction de véhicules et pour le propane et pour le gaz naturel, mais il n'y a pas suffisamment de demande pour garantir la qualité dans la fabrication.

That is why I am asking you what model of cars you are using. Most manufacturers are not enthusiastic about building new types of vehicles that will run on either natural gas or propane. Do you have any difficulty in selecting a model which can be easily converted to run on propane or natural gas?

Mr. Irwin: As far as propane goes, that does not cause any difficulty. As far as natural gas is concerned, the Ford Motor Company is producing a dedicated natural gas vehicle at the assembly plant as a dealer special order. They are available this year. They are a little expensive. It is produced as a \$7,000 option.

Senator Adams: You talked about your vehicles clocking up to 160,000 kilometres before changeover. Could you elaborate on that?

Mr. Irwin: That has been the case since 1983. Our studies indicate found that if you keep running these vehicles beyond that 160,000 kilometres then you incur higher maintenance costs. Not only that, if I run them longer than 160,000, they become too old to become a taxicab and I lose that recovery money. Therefore, 160,000 kilometres seems to be the ideal time to pull them.

Do not forget that they may have 160,000 kilometres on the odometer, but ours are city vehicles and that 160,000 could probably equate to 300,000 kilometres if you include the idling time. You just cannot go by the meterage that is indicated on the odometer. Technically the vehicles have probably closer to 300,000 kilometres on the engine when we take them out of service.

Senator Adams: What is the average number of years?

Mr. Irwin: It is three-and-a-half model years on a supervisor's car because they do more driving, and about four model years on an actual patrol vehicle.

Senator Adams: We heard some witnesses from B.C. speak about conversion to natural gas. They figure that in less than two years they will have recovered the cost of converting from natural gas.

Mr. Irwin: Using 1994 figures, if you ran the vehicle to 160,000 kilometres, you would be saving \$8,000 in fuel. You would pick up about \$2,000 a year. You would pay \$3,000 for a conversion, so you would have paid for the conversion in about 18 months.

Senator Cochrane: Why did you decide to consider alternative fuels, and why did you decide to start with propane? Whose idea was it in London to go forward with this program?

Mr. Irwin: Superintendent Robert Simpson, looked at alternative fuel, for a couple of reasons, the main reason being cost. Superior Propane or ICG were offering fuel at 21 cents a litre, and at that time in 1983 gasoline was above 45 cents. At that time propane conversion cost about \$1,800 per car. The

C'est pourquoi je vous demande quel modèle d'automobiles vous utilisez. La plupart des fabricants n'envisagent pas avec enthousiasme la construction de nouveaux types de véhicules qui pourraient utiliser soit le gaz naturel soit le propane. Auriez-vous de la difficulté quant au choix d'un modèle qui pourrait être facilement converti pour pouvoir être alimenté soit au propane soit au gaz naturel?

M. Irwin: En ce qui concerne le propane, cela ne pose aucun problème. Pour ce qui est du gaz naturel, la compagnie Ford Motors produit, en usine, sur demande, un véhicule alimenté au gaz naturel uniquement. Ces véhicules sont disponibles cette année. Ils coûtent un peu cher. L'option vaut 7 000 \$.

Le sénateur Adams: Vous avez dit que vos véhicules doivent atteindre 160 000 kilomètres avant que vous ne les remplaciez. Pourriez-vous nous expliquer cela davantage?

M. Irwin: C'est le cas depuis 1983. Nos études ont révélé que si vous continuez d'utiliser ces véhicules au-delà de 160 000 kilomètres, vos frais d'entretien augmentent. Non seulement cela, mais si on les garde au-delà du seuil de 160 000 kilomètres, ces véhicules sont alors trop vieux pour être des taxis, et je perds cet argent que je pourrais récupérer de cette façon. Le seuil de 160 000 kilomètres semble correspondre au moment idéal pour retirer ces véhicules du service.

N'oubliez pas que l'odomètre indique peut-être 160 000 kilomètres, mais que nos véhicules sont des véhicules de ville, et que ces 160 000 kilomètres équivalent sans doute à 300 000 kilomètres si vous tenez compte des heures pendant lesquelles ils ont tourné au ralenti. L'on ne peut pas se fonder uniquement sur la distance donnée par l'odomètre. Techniquement parlant, les moteurs de ces véhicules ont sans doute plus près de 300 000 kilomètres dans le corps lorsqu'on les retire du service.

Le sénateur Adams: Quel est l'âge moyen?

M. Irwin: Trois années et demie-modèle pour un véhicule de superviseur, car celui-ci fait plus de route, et environ quatre années-modèle pour un véhicule de patrouille proprement dit.

Le sénateur Adams: Des témoins de la Colombie-Britannique nous ont parlé de la conversion au gaz naturel. Selon eux, il leur faudra moins de deux ans pour récupérer le coût de la conversion au gaz naturel.

M. Irwin: Si l'on prend les chiffres de 1994, si vous poussez le véhicule jusqu'à 160 000 kilomètres, vous économiserez 8 000 \$ en carburant. Cela donne à peu près 2 000 \$ par an. Vous aurez payé la conversion 3 000 \$, alors celle-ci se sera donc payée en l'espace d'environ 18 mois.

Le sénateur Cochrane: Pourquoi avez-vous décidé d'envisager des carburants de remplacement, et pourquoi avez-vous commencé avec le propane? C'était l'idée de qui, à London, d'opter pour ce programme?

M. Irwin: Le surintendant Robert Simpson s'est penché sur les carburants de remplacement, et ce pour diverses raisons, la principale étant le coût. La compagnie Superior Propane et l'ICG offraient du carburant à 21 cents le litre, et à l'époque, en 1983, donc, l'essence se vendait à plus de 45 cents. À l'époque, il vous

rebate for the PST was \$750. The decision was, therefore, based on cost savings.

Another reason for the decision to convert was related to the prospect of another fuel embargo or a situation where gasoline would become a commodity that was not easily available because of whatever world conditions existed. They did not want to have all their eggs in one basket as far as fuel for vehicles was concerned. In 1982 two cars were converted as a pilot project. Their performance and maintenance were monitored, and they were pleased with the results. As a result, in 1983 the whole fleet was converted.

We are now going into our thirteenth year and we have been very pleased with the savings. As Harry has indicated, periodically you get into the odd vehicle with different electronics, but you work around those things. I mean, it is no different from when you get some drivability concerns or other concerns with gasoline-powered vehicles. Basically, for the London police, for what we have been doing and where we are located and how we house our vehicles, there is no other choice of fuel at this time for us.

Senator Cochrane: Then you would have no problems with this bill that we are discussing here?

Mr. Irwin: No, not at all.

Senator Cochrane: Would you make any recommendations to other police departments?

Mr. Irwin: We work under ideal conditions. The Niagara Regional Police will be moving to a new location where the fleet will be spread out. We have an ideal condition where we see our cars every day, we have our own support staff, our own mechanics, our own repair facility. It is our program, and we will continue to make it work. It is because of our efforts that it has been a success.

In some other locations where the alternative fuel, whether it be propane or natural gas, is treated as a "second-class citizen" so to speak, and there is no attempt to provide proper preventive maintenance or inspections, then the fleet starts to become second-class, whether it is run on gasoline or propane. We are under one roof and we see the cars every day, so we may have a more ideal set-up than some other regional police forces where their vehicles go to regional garages where the garbage packer and a police vehicle will be fixed at the same location. The vehicle may be serviced at an independent service station and it may not get proper attention. Our situation is ideal.

Senator Cochrane: I was impressed with your statistics. One year your savings amounted to one amount and the next year it

en coûtait environ 1 800 \$ pour convertir une automobile au propane. La remise pour la taxe de vente provinciale était de 750 \$. La décision s'appuyait donc sur les économies à réaliser.

Un autre facteur dans la décision de convertir était lié à la perspective d'un autre embargo sur le carburant ou d'une quelconque autre situation dans laquelle l'approvisionnement en essence aurait été moins sûr à cause de conditions ou de situations particulières quelque part dans le monde. Les gens ne voulaient pas mettre tous leurs oeufs dans le même panier sur le plan carburants. En 1982, deux véhicules ont été convertis dans le cadre d'un projet pilote. Leur performance et leur entretien ont été contrôlés et les responsables ont été ravis des résultats. Par suite de tout cela, le parc entier a été converti en 1983.

Nous abordons maintenant notre treizième année et nous sommes très satisfaits des économies que nous avons réalisées. Comme l'a dit Harry, il arrive que l'on se retrouve avec un véhicule qui est un peu différent sur le plan électronique, mais il y a toujours moyen de s'arranger. Je veux dire par là que ce n'est pas différent des problèmes de maniabilité ou autres que l'on peut avoir avec certains véhicules à essence. En gros, pour la police de London, pour ce que nous avons fait, compte tenu de notre situation géographique et de la façon dont nos véhicules sont abrités ou entreposés, nous n'avons pour l'instant pas d'autre choix en matière de carburant.

Le sénateur Cochrane: Le projet de loi dont nous discutons ici ne vous poserait donc aucun problème?

M. Irwin: Aucun.

Le sénateur Cochrane: Feriez-vous des recommandations à d'autres services de police?

M. Irwin: Nous travaillons dans des conditions idéales. La police régionale de Niagara va s'installer dans de nouveaux locaux où le parc automobile sera plus éparpillé. Nous avons une situation idéale: nous voyons nos véhicules tous les jours, nous avons notre propre personnel de soutien, nos propres mécaniciens et nos propres services de réparation. C'est notre programme et nous ferons en sorte qu'il continue de fonctionner. C'est grâce aux efforts que nous avons déployés qu'il a si bien réussi.

Dans d'autres localités, où le carburant de remplacement, que ce soit le propane ou le gaz naturel, est traité comme un «citoyen de deuxième classe», si je peux m'exprimer ainsi, et où aucun effort n'est fait pour assurer l'entretien préventif ou les inspections qui s'imposent, alors le parc automobile commence lui aussi à être de deuxième classe, que les véhicules soient alimentés à l'essence ou au propane. Nous, nous sommes tous sous le même toit et nous voyons les véhicules tous les jours. Notre situation est donc très nettement supérieure à celle d'autres forces de police régionales, dont les véhicules sont envoyés à des garages régionaux qui vont réparer autant le camion d'ordures que la voiture de patrouille. On fera peut-être systématiquement le plein à une station-service indépendante et l'on ne s'attardera peut-être pas suffisamment sur son cas. Notre situation est idéale.

Le sénateur Cochrane: J'ai été très impressionnée par vos statistiques. Une année vous avez économisé tant, et l'année

was a lesser amount, then the next year it was a greater amount. Is that fluctuation as a result of some problems you encountered?

Mr. Lewis: Yes. We were moving into a new facility, we had budget cuts, and we did not replace as many vehicles as we should have. Our efforts went to just keeping the cars on the road instead of doing preventive maintenance. I have no doubt that propane fuel, even for the Niagara Regional Police, is still a good choice and we will get back up to saving at least \$200,000 a year.

Like anything else, we have to keep ourselves educated, we have to put a proper maintenance program in place. In the last couple of years, we have had difficulties doing that. Propane has caused a few problems for us because the technology fell behind. However, it is not all a propane problem; some of it relates to our own management style.

Senator Kenny: Mr. Lewis, could you describe for the committee what process you go through to start up with an alternative fuel supplier? How did you break into alternative fuel use?

Mr. Lewis: Back in 1981, a sergeant with the Niagara Regional Police went to a sales pitch one evening which was being given by a propane supplier. Back then if you had a car converted, you could write off the provincial sales tax on the car which would just about pay for the conversion. As well, the fuel was cheaper, so we thought it was worth a try.

Senator Kenny: Then what happened? Can you describe what it is like working with the fuel supplier? What do they bring to the party, and what do you folks bring to the party in order to get your fleet working properly?

Mr. Lewis: We put ours out to tender through the Regional Municipality of Niagara, so we would have a bigger buying source. Because we are spread over such a large area, it is not cost-effective for us to install our own pumps, so we buy through the credit card system from retail suppliers. By going through the tendering process, we get competitive bids on the price of fuel. That can be done either on a firm price per year or by guaranteeing so much profit to the propane company. Presently we are working on about half a cent per litre. Each car has its own credit card, so they can pull up to any Superior Propane outlet, when they are open, and refuel.

As far as conversions are concerned, we stipulate that on our vehicle tender, so we receive an already converted vehicle. We put enough riders in there to assure us that we will have the equivalent of a factory equipment warranty. We have a choice of which equipment we use. We pre-approve the conversion before they are actually done so, in effect, we are writing the conversion spec. In the optimum years we usually have a car between August and November of the previous year that we convert just to work out the bugs, so that when our main shipment hits in January,

suyvante vous avez économisé moins, pour ensuite économiser plus l'année d'après. Ces fluctuations résultent-elles de certains problèmes que vous avez eus?

M. Lewis: Oui. Nous nous installions dans de nouveaux locaux, notre budget avait été réduit et nous n'avions pas remplacé autant de véhicules que nous l'aurions dû. Au lieu de faire de l'entretien préventif, nous avons tout investi dans le maintien en état de marche des véhicules que nous avions sur la route. Je n'ai aucun doute que le propane, même pour la police régionale de Niagara, demeure un bon choix et que nous réaliserons de nouveau des économies annuelles d'au moins 200 000 \$.

Comme dans tout, il faut rester à la page et mettre en place un programme d'entretien adapté. Au cours des quelques dernières années, nous avons eu du mal à faire cela. Le propane a causé quelques problèmes pour nous parce que la technologie a pris du retard. Cependant, le problème n'est pas entièrement imputable à cela; il découle en partie de notre propre style de gestion.

Le sénateur Kenny: Monsieur Lewis, pourriez-vous décrire au comité le processus que vous suivez pour commencer à traiter avec un fournisseur de carburant de remplacement? Comment avez-vous fait pour vous lancer dans l'utilisation de carburants de remplacement?

M. Lewis: En 1981, un sergent à la police régionale de Niagara est allé à une présentation promotionnelle donnée un soir par un fournisseur de propane. À l'époque, si vous faisiez convertir votre automobile, vous pouviez déduire la taxe de vente provinciale applicable au prix d'achat du véhicule, ce qui payait presque la conversion. D'autre part, le carburant était moins cher, alors nous avons pensé que cela valait la peine d'essayer.

Le sénateur Kenny: Et que s'est-il passé alors? Pourriez-vous nous décrire ce que c'est que de traiter avec un fournisseur de carburant? Qu'apporte-t-il à la fête et qu'apportez-vous, de votre côté, pour que le parc automobile fonctionne bien?

M. Lewis: Nous procédons par appel d'offres par l'intermédiaire de la Municipalité régionale de Niagara, de façon à avoir un bassin acheteur plus gros. Parce que nous sommes répandus sur un vaste territoire, il n'est pas rentable pour nous d'installer nos propres pompes, alors nous achetons par carte de crédit auprès de détaillants. En recourant au processus d'appel d'offres, nous recevons des offres concurrentielles sur le prix du carburant. Il peut s'agir de payer un prix ferme pour l'année ou de garantir un certain profit à la compagnie qui fournit le propane. À l'heure actuelle, cela équivaut à environ un demi-cent le litre. Chaque véhicule a sa propre carte de crédit. La personne au volant peut donc s'arrêter à n'importe quel poste de Superior Propane, à condition que celui-ci soit ouvert, et faire le plein.

En ce qui concerne les conversions, l'une des conditions de notre appel d'offres est que nous recevions un véhicule déjà converti. Nous prévoyons suffisamment de conditions pour nous garantir l'équivalent d'une garantie d'usine. Nous avons un choix quant au matériel que nous utilisons. Nous pré-approuvons la conversion avant sa réalisation, ce qui revient, en définitive, à rédiger les spécifications de la conversion. En situation optimale, on reçoit un véhicule entre août et novembre de l'année précédant celle de la conversion, ce pour trouver et réparer les bobos, de

February of the following year, we know that the conversion will work.

Senator Kenny: Are they of any assistance to you in selecting which vehicles you want to convert?

Mr. Lewis: They are getting pushier in that way, yes. But they made mistakes in the past by converting anything anybody brought in, and if the user is not happy, if it is not a good vehicle to convert and there are engine problems down the road, you know it will be blamed on the alternative fuel. They are trying to encapsulate the models of vehicles they will convert.

Senator Kenny: What about infrastructure? What sort of refuelling problems do you run into?

Mr. Lewis: In some smaller towns and villages, the gas station may not be open because they do not have enough volume of business to justify a full-time attendant. Alternatively, the situation may be restricted by municipal bylaws. Superior has served us well. They have put larger tanks in vehicles so that we can carry enough fuel to run through from 10:00 p.m. until 8:00 a.m. However, if the car does not get there before 10:00 p.m. there is a problem. The officer will usually have to drive out of his patrol area to fuel up at a 24-hour station.

When we have applied the appropriate pressure, they have always managed to find a supply in a given area that will stay open for us. For the last four or five years, with economic restraints, there has been quite an effort to ensure that we have a supplier in each of our patrol areas which stays open late enough to meet our demands, but our suppliers have managed to do it.

Senator Taylor: Have you had any experience with liquified natural gas or natural gas under pressure versus propane at all, or have you always used propane?

Mr. Lewis: Yes, I used to convert to natural gas vehicles. It is a good fuel but, like propane, you have to use it where it is going to be effective.

Senator Taylor: Do you find much difference in the performance of a vehicle equipped with either?

Mr. Lewis: I would say they both perform well. Natural gas, because of the amount that you can carry, has a more limited range than propane, which is why we stick with propane.

Senator Taylor: To get as much mileage out of the same volume?

Mr. Lewis: Correct.

Senator Taylor: It is supposedly a safer type of fuel. You are allowed in underground garages with it because it is a lighter gas so it dissipates upwards instead of finding the lowest spot.

sorte que lorsque le gros de la livraison arrive en janvier-février de l'année suivante, on sait que la conversion fonctionnera.

Le sénateur Kenny: Vous aident-ils dans le choix des véhicules à faire convertir?

M. Lewis: Oui, ils poussent de plus en plus de ce côté-là. Mais ils ont fait des erreurs par le passé en convertissant n'importe quel véhicule que les gens leur amenaient, et si le client n'est pas content, si le véhicule ne se prête pas à la conversion et qu'il y a ultérieurement des problèmes de moteur, vous savez que la faute sera attribuée au carburant de remplacement choisi. Ils essaient de cerner les modèles de véhicules qu'ils sont prêts à convertir.

Le sénateur Kenny: Et qu'en est-il de l'infrastructure? Quel genre de problèmes de ravitaillement connaissez-vous?

M. Lewis: Dans certains petits villages ou hameaux, la station-service ne sera peut-être pas ouverte parce que le volume de ventes ne suffit pas pour justifier un pompiste à temps plein. Dans d'autres situations, il peut y avoir des limitations imposées par la réglementation municipale. La compagnie Superior nous a bien servis. Elle a installé des plus gros réservoirs dans les véhicules de façon à ce que nous ayons suffisamment de carburant pour pouvoir rouler de 22 heures à 8 heures le lendemain. Cependant, si le véhicule n'arrive pas avant 22 heures, il y a un problème. L'agent sera alors obligé de sortir de sa zone de patrouille pour faire le plein à une station ouverte 24 heures.

Lorsque nous avons exercé suffisamment de pressions, ils se sont toujours débrouillés pour trouver dans une région donnée un poste qui reste ouvert assez longtemps pour nos besoins. Depuis quatre ou cinq ans, avec la conjoncture économique que l'on sait, des efforts ont été déployés pour veiller à ce que nous ayons dans chacune de nos zones de patrouille un fournisseur qui reste ouvert assez tard le soir pour satisfaire nos besoins, mais l'effort est venu de nos fournisseurs.

Le sénateur Taylor: Avez-vous utilisé du gaz naturel liquide ou du gaz naturel sous pression par opposition à du propane, ou bien vous êtes-vous cantonnés exclusivement au propane?

M. Lewis: Oui, je convertissais autrefois au gaz naturel. C'est un bon carburant mais, comme pour le propane, il faut l'utiliser dans les cas où ce sera rentable.

Le sénateur Taylor: Trouvez-vous qu'il y a une grosse différence dans la performance des véhicules alimentés à ces deux carburants?

M. Lewis: Je dirais que les deux ont un bon rendement. En ce qui concerne le gaz naturel, vu le volume que vous pouvez transporter, votre autonomie est plus limitée qu'avec le propane, et c'est pourquoi nous y sommes fidèles.

Le sénateur Taylor: Et vous obtenez autant de kilomètres pour un volume égal?

M. Lewis: C'est exact.

Le sénateur Taylor: Ce carburant sera apparemment plus sûr. Vous pouvez vous garer dans les stationnements souterrains parce que ce gaz est plus léger et il se dissipe au lieu de s'emmagasiner à l'endroit le plus bas.

Mr. Lewis: It can also get trapped inside a building and cause a lot of problems. It is under more pressure, and that can create problems.

The Chairman: Thank you, Mr. Irwin and Mr. Lewis for sharing your experiences with us and confirming what this committee has said from the start, that this is a very important alternative fuel which we would like to see being used more within the government. You have been very helpful in providing us with the information. Thank you on behalf of the committee.

We now have with us witnesses from the RCMP. Good morning, Chief Superintendent Boire. We are looking forward to your presentation. Please proceed.

Mr. Dale Boire, Chief Superintendent and Acting Director, Royal Canadian Mounted Police: On behalf of the RCMP, thank you for inviting us to appear before the committee today to make a presentation on the subject of the RCMP's implementation of the former Bill S-7. Before we begin I would like to introduce Mr. Alfred Dupuis, the acting officer in charge of the Material and Service Management Branch. Also assisting us is Mr. Don VanDusen, the officer in charge of our Fleet Program Administration section.

During the time allotted for our introductory presentation, we would like to provide you with a greater level of insight into the RCMP's evolving strategy as it relates to realization of the former Bill S-7. Before turning the presentation over to Mr. Dupuis, however, I would take this opportunity to reaffirm that the RCMP has always supported both the spirit and the intent of this proposed legislation. We are pleased to be before the committee today to demonstrate our commitment to this proposed legislation and to outline elements of our strategy for its implementation within the RCMP. Mr. Dupuis will now take members of the committee through a brief presentation of the RCMP's strategy as it relates to implementation of the former Bill S-7.

Mr. Alfred A. Dupuis, OIC, Material & Service Management Branch, Royal Canadian Mounted Police: Despite much recent discussion and debate within the force surrounding the challenges and operational issues proposed by this legislation, the RCMP firmly believes that the outcomes and benefits of the act will be both desirable and obtainable. Although it has been and will continue to be a challenge for us as an organization to live up to the expectations contained in the former Bill S-7, we are confident that we will be successful in this endeavour.

As the managers of the largest most diverse and most widely deployed of all federal fleets, my colleagues and I would be remiss if we did not indicate the extent of the challenges we have faced during the past year in our efforts to come to terms with the proposed legislation. It has, at times, been a difficult process for us. Nevertheless, as indicated, the RCMP's background documents were forwarded to the committee last week. Let me assure you that, despite the very real operational challenges ahead of us,

M. Lewis: Il peut également se trouver enfermé à l'intérieur d'un immeuble et y causer beaucoup de problèmes. Il est davantage sous pression, et cela peut créer des problèmes.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Irwin et Lewis, de nous avoir parlé de vos expériences respectives et d'avoir confirmé ce que le comité dit depuis le début, soit qu'il s'agit d'un très important carburant de remplacement que nous aimerions voir le gouvernement utiliser davantage. Les renseignements que vous nous avez fournis nous seront très utiles. Merci beaucoup, au nom de tout le comité.

Nous allons maintenant entendre des représentants de la GRC. Bonjour, surintendant principal Boire. Nous envisageons avec plaisir d'entendre votre exposé. Allez-y, je vous prie.

M. Dale Boire, surintendant principal et directeur intérimaire, Gendarmerie royale du Canada: J'aimerais, au nom de la GRC, vous remercier de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui devant le comité en vue de lui faire une présentation sur l'application par la Gendarmerie royale de l'ancien projet de loi S-7. Avant de commencer, j'aimerais vous présenter M. Alfred Dupuis, officier responsable par intérim de la gestion du matériel et des services. M'accompagne également M. Don VanDusen, l'officier responsable de la gestion des parcs roulants et navigants de la GRC.

Pendant le temps qui a été alloué pour notre présentation, nous aimerions vous renseigner plus avant sur la stratégie en évolution qu'a la GRC, en vue de l'exécution de l'ancien projet de loi S-7. Avant de céder le micro à M. Dupuis, j'aimerais néanmoins profiter de l'occasion qui m'est ici donnée pour réaffirmer que la GRC a toujours appuyé et l'esprit et l'objet du projet de loi. Nous sommes heureux de comparaître aujourd'hui devant le comité pour manifester notre engagement à l'égard du projet de loi et pour esquisser les différents éléments de la stratégie que nous avons élaborée en vue de l'exécution de celui-ci au sein de la GRC. M. Dupuis va maintenant faire aux membres du comité un bref exposé sur la stratégie de la GRC en vue de l'exécution de l'ancien projet de loi S-7.

M. Alfred A. Dupuis, officier responsable de la gestion des parcs roulants et navigants, Gendarmerie royale du Canada: En dépit des nombreux débats et discussions qu'il y a eus récemment au sein de la force au sujet des défis et des questions opérationnelles soulevées par le projet de loi, la GRC est fermement convaincue que les résultats et retombées de la loi sont à la fois souhaitables et réalisables. Même si pour nous, en tant qu'organisation, il est et continuera d'être un défi pour nous d'être à la hauteur des attentes contenues dans l'ancien projet de loi S-7, nous sommes convaincus que nous réussirons dans cette entreprise.

En tant que gestionnaires du parc le plus diversifié et le plus largement déployé de tous les parcs automobiles fédéraux, il serait négligent de notre part que mes collègues et moi-même n'indiquions pas l'envergure des défis auxquels nous nous sommes trouvés confrontés au cours de l'année écoulée dans nos efforts visant à mettre à exécution le projet de loi. Le processus a, à l'occasion, été difficile pour nous. Les documents de base de la GRC ont néanmoins, comme cela a déjà été dit, été envoyés au

the RCMP is fully committed to the implementation and realization of Bill S-7.

During the past year our efforts within the RCMP have focused on attempting to assess the impacts of legislation and developing the framework of a strategy to ensure compliance.

During the course of this presentation, I will provide the committee with an overview of our vehicle management program at the RCMP, the challenges and issues we face, and in particular our strategy with respect to the use in adopting the alternative fuel vehicles.

As you are aware, the scope of the RCMP police operations extends across Canada from large urban detachments in the lower mainland of British Columbia to the small remote communities in the north such as Inuvik. Our wide geographic dispersion and decentralized operation structure has been and continues to be a factor in managing a sizeable RCMP vehicle fleet on many levels. As you can see, we have 14 divisions and over 700 detachments. We provide service to our clients in eight provinces, two territories, and we have municipalities within that.

For example, to an RCMP member working in the field, his or her police vehicle is, for all intents and purposes, that individual's office, particularly in smaller and more sparsely populated communities. A large part of an entire day shift is often spent within the confines of that member's police vehicle.

Because of members' close association and strong dependence on the characteristics of their vehicles, such as safety features, performance capabilities and occupational health and safety factors, any occurrence which affects these characteristics must be thoroughly examined to avoid jeopardizing safety, emergency response capability, or the effective delivery of police service.

Our clients are another major consideration when it comes to adopting substantial changes in the way we manage resources such as motor vehicles. Not only is the RCMP accountable through our minister to parliament and the people of Canada for the manner in which we manage these resources, but we also have a direct responsibility to our contracting police clients since they are the ones who, in many cases, have provided the financial resources which we use to acquire, operate and maintain our motor vehicle fleet, not to mention several other categories of assets.

The point is that for most of our vehicles, 70 per cent of the cost is borne by our clients, provinces, municipalities and territories, and 30 per cent by the federal budget. That influences where the funds are to be found.

In fact, the majority of the RCMP's motor vehicles are deployed in jurisdictions governed by our contracting police clients. As with many other similar initiatives, such as our community-based policing efforts, member safety campaigns, and the likes, the success of the Bill S-7 realizations within the force

comité la semaine dernière. Je tiens à vous assurer qu'en dépit des défis opérationnels très réels qui nous attendent, la GRC est pleinement engagée à mettre en oeuvre et à réaliser le projet de loi S-7.

Pendant l'année écoulée, nos efforts au sein de la GRC ont visé, surtout, une évaluation de l'impact du projet de loi et l'élaboration du cadre d'une stratégie en vue de son observation.

Pendant la présentation, je donnerai au comité une vue d'ensemble de notre programme de gestion des véhicules, des défis et des questions auxquels nous sommes confrontés, et, tout particulièrement, de notre stratégie quant à l'utilisation de véhicules à carburant de remplacement.

Comme vous le savez, les opérations policières de la GRC s'étendent d'un bout à l'autre du pays, englobant d'importants détachements urbains dans la vallée inférieure du Fraser en Colombie-Britannique jusqu'aux petites localités isolées du Nord, comme Inuvik. Notre éparpillement sur un vaste territoire et notre structure opérationnelle décentralisée ont été et continuent d'être des facteurs dans la gestion d'un parc de véhicules d'envergure, et ce à plusieurs niveaux. Comme vous pouvez le constater, nous avons 14 divisions et plus de 700 détachements. Nous assurons le service à nos clients dans huit provinces et deux territoires, qui renferment des municipalités.

Par exemple, pour un membre de la GRC travaillant sur le terrain, son véhicule de police est à toutes fins pratiques son bureau, et ce surtout dans les communautés plus petites et moins peuplées. Une part importante du quart de l'agent est souvent vécue à l'intérieur de son véhicule.

Étant donné la dépendance qu'ont les membres de la GRC à l'égard des caractéristiques de leurs véhicules, comme par exemple les dispositifs de sécurité, la performance et des facteurs d'hygiène et de sécurité du travail, tout élément susceptible d'avoir une incidence sur ces caractéristiques doit faire l'objet d'un examen attentif, ce en vue d'éviter de mettre en péril l'aspect sécurité, la capacité de réaction à une situation d'urgence ou l'exécution d'un service de police.

Nos clients sont une autre considération importante lorsqu'il est question d'apporter des changements importants à la façon dont nous gérons des ressources tels des véhicules automobiles. Non seulement la GRC doit rendre des comptes, par l'intermédiaire du ministre dont nous relevons, au Parlement ainsi qu'aux citoyens canadiens sur la façon dont nous gérons ces ressources, mais nous avons également une responsabilité directe envers nos clients qui, dans bien des cas, nous ont fourni les ressources financières nécessaires à l'achat, à l'utilisation et à l'entretien de notre parc automobile, sans parler de plusieurs autres catégories d'actifs.

Ce que je veux faire ressortir ici c'est que dans le cas de la majorité de nos véhicules, 70 p. 100 du coût est assuré par nos clients, provinces, municipalités et territoires, et 30 p. 100 par le fédéral. Cela influe sur les sources de fonds.

En fait, la majorité des véhicules automobiles de la GRC sont déployés dans des régions qui sont gouvernées par nos clients. Comme c'est le cas de nombreuses autres initiatives du genre, telles nos activités policières communautaires, nos campagnes de sécurité menées auprès des membres, et cetera, la réussite à

hinges to a great extent on the level of support and commitment provided by our clients.

I bring this to the attention of the committee not as an indication of our restrictions or inabilities, but merely to illustrate the extent to which we operate within the context of our contracting police operation, and how this translates into a set of operational realities that are unique to the RCMP among the other federal institutions.

Unlike other federal organizations which, relatively speaking, operate substantially smaller motor vehicle fleets, the RCMP is responsible for managing what amounts to almost 65 per cent of the federal government's entire fleet operations.

Again, unlike most other federal organizations, the RCMP utilizes its motor vehicles to a very great extent. While most federal organizations typically accumulate anywhere from 2,000 to 10,000 kilometres per year, on average, per vehicle, RCMP vehicles typically accumulate an average of upwards of 20,000, 30,000 kilometres per year. It is normal practice for over 75 per cent of our entire fleet to have a life cycle of three or four years. This reality is in stark contrast to many other federal organizations where vehicles are commonly held or operated for periods of up to 7 or 10 years.

Relative to other federal organizations, this reality presents the RCMP with a different set of limitations and possibilities in response to initiatives such as Bill S-7 which has an across-the-board impact on our motor vehicle fleet. More to the point, it makes it difficult for us to become very early implementers of new initiatives but, in the longer term, it makes it possible for us to have a substantial impact at the aggregate level.

The RCMP operates over 100 different specified types of civilian and class motor vehicles — more than any other federal organization. The diverse range of vehicles, makes, models and types which we operate is designed to deal with unique operational requirements in the delivery of police services. For instance, our canine and bomb disposal units operate vehicles which are built to very exacting specifications, not unlike our armoured VIP transport vehicles, in order to perform specific duties under often dangerous circumstances.

Again, unlike other federal organizations which typically purchase largely interchangeable vehicles, makes and models, within the categories of passenger or light-duty trucks, RCMP specifications are precisely designed to meet specific operational requirements and cannot be readily interchanged.

This is a substantial issue when it comes to adapting the wholesale change in motor vehicle policy such that envisioned by Bill S-7. In other words, our ability to simply substitute an OEM or converted alternative fuel vehicle for a specific police vehicle is

l'intérieur de la GRC de ce qui est prévu dans le projet de loi S-7 dépend dans une large mesure du niveau de soutien et d'engagement assuré par nos clients.

Je porte cela à l'attention du comité non pas pour vous sensibiliser à nos restrictions ou limites, mais tout simplement pour illustrer jusqu'à quel point nous devons fonctionner dans le contexte de nos opérations policières contractuelles et comment cela se trouve traduit en un ensemble de réalités opérationnelles qui sont particulières à la GRC, parmi tout l'ensemble des institutions fédérales.

Au contraire d'autres organisations fédérales qui administrent des parcs automobiles sensiblement plus petits, la GRC est responsable de la gestion d'un parc qui représente près de 65 p. 100 de l'ensemble du parc automobile du gouvernement fédéral.

D'autre part, toujours contrairement à la plupart des organisations fédérales, la GRC fait une utilisation très assidue de ses véhicules automobiles. Alors que la plupart des véhicules fédéraux accumulent entre 2 000 et 10 000 kilomètres par an, en moyenne, les véhicules de la GRC font, eux, plus de 20 000 ou 30 000 kilomètres par an en moyenne. De façon générale, plus de 75 p. 100 des véhicules appartenant à notre parc ont une durée de vie de trois ou quatre ans. Cela contraste très vivement avec la situation qui existe dans nombre d'autres organisations fédérales, dont les véhicules sont souvent maintenus en état de marche pendant sept ou dix ans.

Comparativement à la situation qui existe dans d'autres organisations fédérales, cette réalité impose à la GRC des limites et des possibilités très différentes face à des initiatives comme le projet de loi S-7, qui a une incidence sur l'ensemble de notre parc roulant. Pour être plus précis, cela fait qu'il est plus difficile pour nous d'être des pionniers dans la mise en oeuvre de nouvelles initiatives, mais à long terme, cela fait qu'il nous est possible d'avoir une plus forte incidence sur le tableau d'ensemble.

La GRC utilise plus de 100 types différents de véhicules civils et autres... plus que toute autre organisation fédérale. La vaste gamme de véhicules, marques, modèles et types que nous utilisons a pour objet de satisfaire les besoins opérationnels tout à fait particuliers que suppose l'exécution de services de police. Par exemple, nos unités canines et de désamorçage utilisent des véhicules construits selon des spécifications très précises, qui ne sont pas très différentes de celles visant les véhicules blindés de transport de personnalités, ce en vue de l'exécution de certaines tâches bien précises dans des conditions souvent dangereuses.

Encore une fois, au contraire d'autres organisations fédérales qui achètent, typiquement, des véhicules, marques et modèles largement interchangeables, compris dans les catégories véhicules pour le transport de passagers ou véhicules utilitaires légers, la GRC commande des véhicules en imposant des spécifications conçues à des fins opérationnelles bien précises et ces véhicules ne sont pas facilement interchangeables.

Ce facteur est important lorsqu'il s'agit d'apporter à la politique en matière de véhicules automobiles un changement de l'envergure de celui envisagé dans le cadre du projet de loi S-7. En d'autres termes, notre capacité de tout simplement remplacer un véhicule

severely limited by both the operational duties of the vehicle and the capability of the marketplace.

It is our firm position that the unique nature of the RCMP's role in delivering police services, together with the specialized form and function of our police vehicles, does not constitute a legitimate excuse on our part to undertake anything less than our full responsibility for sound environmental practices. On the contrary, our role as Canada's leading police service agency is to provide both leadership and an example in all areas relating to professional standards and best practices.

To date, our motor vehicle procurement operations and maintenance procedures are consistent with life cycle material management practices as well as the guidelines published in the fleet wide series of government publications.

Further, our new fleet management contract, scheduled to be awarded later this month, will greatly improve our national data base of information on vehicle operation, costs and other performance indicators, enabling us to more effectively and efficiently manage our motor vehicle resources. Of particular interest to the members of this committee is that our ongoing strategy to adopt alternative fuel vehicles, together with our forthcoming comprehensive policy in this area, will soon begin to produce tangible and meaningful progress.

Once we have completed defining our operational and cost effective criteria to be contained in a new policy, the job of determining which of our vehicles will be most suitable for either conversion or replacement by alternative fuel vehicles will begin to take effect immediately.

I am pleased to report that the RCMP has made good progress during the past year in our effort to enhance the use of environmentally responsible practices in our management of motor vehicle resources. At present, we have completed our assessment of the bill, its implications within the RCMP, as well as our contract policing clients. In addition, the process of consultation with divisions, detachment level fleet managers has begun, with respect to the bill and its requirements.

A number of outstanding issues remain to be resolved. We are confident that these can be dealt with in a timely and expedient manner.

[Translation]

We studied the possibility of reducing our fleet. We are planning on reducing it by 10 per cent, representing some 800 vehicles, over the course of the next three to five years.

An RCMP internal committee is looking into future transportation possibilities for members. The vehicles used will be smaller. As we all know, GM, Ford and Chrysler are reducing the size of

de police bien particulier par un véhicule monté en usine ou converti à un carburant de remplacement est gravement limitée, et par l'objet opérationnel du véhicule et par la capacité du marché.

Notre position, que nous épousons fermement, est que la nature tout à fait unique du rôle de la GRC dans la prestation de services de police, ajoutée à la forme et à la fonction très spécialisées de nos véhicules de police, ne constitue pas une excuse légitime pour nous d'assumer moins que notre juste part de responsabilité en matière de pratiques environnementales saines. C'est en effet tout le contraire: notre rôle en tant que première agence policière canadienne est de donner le leadership ainsi que l'exemple dans tous les domaines reliés aux normes professionnelles et aux meilleures pratiques.

À ce jour, nos opérations d'achat de véhicules et nos activités d'entretien cadrent avec les pratiques de gestion du cycle de vie du matériel ainsi qu'avec les lignes directrices énoncées dans la série de publications gouvernementales portant sur les parcs de véhicules.

D'autre part, notre nouveau contrat de gestion de parc, devant être passé plus tard ce mois-ci, améliorera sensiblement notre base nationale de données sur l'utilisation, le coût et d'autres indicateurs de performance de véhicules, ce qui nous aidera à gérer de façon plus efficace et plus efficiente nos ressources motorisées. Les membres du comité seront tout particulièrement intéressés de savoir que notre stratégie permanente d'adoption de véhicules à carburant de remplacement, ajoutée à notre politique exhaustive prochaine dans ce domaine, ne tarderont pas à produire des résultats positifs tangibles et importants.

Dès que nous aurons achevé de définir nos critères opérationnels et de rentabilité devant être renfermés dans la nouvelle politique, sera tout de suite enclenché le travail de détermination des véhicules de notre parc pour lesquels la conversion ou le remplacement par un véhicule à carburant de remplacement serait le plus indiqué.

Je suis heureux de pouvoir déclarer que la GRC a réalisé de bons progrès au cours de l'année écoulée dans ses efforts visant à améliorer le recours à des pratiques favorables à l'environnement dans la gestion de ses ressources motorisées. Nous avons terminé notre évaluation du projet de loi, ainsi que de ses conséquences au sein de la GRC et du côté de nos clients. D'autre part, le processus de consultation auprès des divisions et des gestionnaires de parc au niveau détachement a commencé, relativement au projet de loi et aux exigences qu'il impose.

Il reste encore à résoudre un certain nombre de questions, cependant. Nous sommes confiants que celles-ci pourront être réglées rapidement et simplement.

[Français]

Nous avons étudié la possibilité de réduire notre flotte. Dans les prochains trois à cinq ans, nous envisageons une réduction de 10 p. 100 de nos véhicules, ce qui représente 800 véhicules.

Un comité interne de la GRC examine, pour le futur, le transport à l'usage des agents. Ces véhicules seront plus petits. Comme nous le savons, les manufacturiers GM, Ford et Chrysler,

the cars they are building and the larger vehicles that we have today, such as the Crown Victoria and the Caprice, will no longer be in the picture in the next century.

We are planning on buying smaller vehicles and we are looking at ways for us to adjust while not compromising our efficiency.

[English]

Within the past year, a number of experimental pilot projects have begun involving the use of alternative fuel vehicles and converted gasoline vehicles by OEM. As part of our project aimed at assessing the operational capabilities of these vehicles and the fuel source, we presently have 24 alternative fuel vehicles in the lower mainland of British Columbia which are either propane or natural gas. Lessons learned during these trials will form a large part of our overall strategy and policy with respect to complying to the bill.

As indicated on previous slides, we have already begun the process of reducing our motor vehicle fleet size by 10 per cent during the next three to five years. This process is already under way and will continue during the months to come. Also in the coming months, we will undertake a process of consultation with our alternative fuel industry, other federal departments, other police agencies across Canada, and our contracting police clients, aimed at advancing the implementation of the alternative fuels.

Our consultation with the industry will, hopefully, lead to wider availability of alternative fuels, as well as improved performance data. Our consultation with our clients will focus on gaining their support for and commitment to this initiative. As Canada's leading police agency, the RCMP creates many of the standard police package specifications for motor vehicles in this country. Our consultation with other police forces will focus on establishing critical mass in this area, hopefully leading to increased demand for OEM alternative fuel vehicles as well as fuel supply and availability.

We also play an active role on the NAFA, which is the North American Fleet Advisory Committee. Every law enforcement agency participates in it.

Based on the outcome of our pilot projects and prototyping effort, we anticipate that the new alternative fuel policy and implementation criteria for police vehicles will be completed by the end of the fiscal year.

Working with the new "Q" Tool, which is currently being developed, we will soon be in a position to compare and analyze the resulting data from our pilot projects and consultation. It is certain that the arrival of this much anticipated new software system will greatly facilitate our efforts in this area. This software is with the committee on alternative fuel over which Natural Resources Canada, the Treasury Board Secretariat and Environment Canada presides. We are part of that committee.

diminuent le format des véhicules et les gros véhicules comme Crown Victoria et Caprice ne seront plus là dans les années 2000.

Nous envisageons l'achat de plus petits véhicules et étudions comment nous pouvons nous y ajuster tout en restant efficaces.

[Traduction]

Au cours de la dernière année, plusieurs projets pilotes expérimentaux portant sur l'utilisation de véhicules à carburant de remplacement et de véhicules à essence convertis en usine ont été entrepris. Dans le cadre de notre projet visant à évaluer les capacités opérationnelles de ces véhicules et du carburant, nous sommes équipés de 24 véhicules à carburant de remplacement — propane ou gaz naturel — au détachement du district continental Sud, en Colombie-Britannique. Les leçons tirées de ces essais constitueront, pour une large part, la base de notre stratégie et de nos politiques d'ensemble relativement à l'exécution du projet de loi.

Comme les transparences précédentes l'ont fait ressortir, nous avons déjà lancé le processus de réduction de notre parc automobile de 10 p. 100 d'ici trois à cinq ans. Le processus a donc été lancé et il se poursuivra dans les mois à venir. Toujours dans les mois à venir, nous entreprendrons un processus de consultation auprès de l'industrie des carburants de rechange, d'autres ministères fédéraux, d'autres services de police canadiens et de nos clients, ce dans le but de faire progresser le recours à des carburants de remplacement.

Nos consultations auprès de l'industrie déboucheront, nous l'espérons, sur un meilleur accès aux carburants de rechange ainsi que sur des données meilleures sur le rendement. Nos consultations auprès de nos clients viseront à obtenir leur soutien et leur engagement à l'égard de cette initiative. En tant que premier service de police canadien, la GRC crée nombre des spécifications standard de véhicules de police au pays. Nos consultations auprès d'autres forces de police viseront l'établissement d'une masse critique dans ce domaine, dans l'espoir que cela amène une demande accrue de véhicules à carburant de remplacement construits en usine ainsi qu'un meilleur approvisionnement en carburant.

Nous jouons par ailleurs un rôle actif au sein du North American Fleet Advisory Committee. Toutes les autorités de police y participent.

Étant donné les résultats de nos projets pilotes et de nos initiatives en matière de prototypes, nous pensons que la nouvelle politique sur les carburants de remplacement et que les critères pour les véhicules de police seront prêts d'ici la fin de l'exercice financier en cours.

Munis du nouvel outil «Q», qui est en train d'être mis au point, nous serons bientôt en mesure de comparer et d'analyser les résultats de nos projets pilotes et de notre travail de consultation. Il est certain que l'arrivée de ce nouveau logiciel, que l'on attend avec impatience, facilitera grandement nos efforts dans ce domaine. Ce logiciel est en train d'être examiné par le comité sur les carburants de remplacement que président Ressources naturelles Canada, le Secrétariat du Conseil du Trésor et Environnement Canada. Nous faisons partie de ce comité.

Based on the premise that no internal requisition for replacement of vehicles will be processed by the RCMP without a full and complete application of the alternative fuel criteria, our new policy will begin to take effect April, 1997. We say 1997 because by January of 1997 we want to have the criteria in place and a draft of the policy for the whole force across Canada.

Our short-term strategy also calls for the development and implementation of a communication plan with our detachments, divisions, contract policing clients and our other aims are raising awareness, promoting the use of alternative fuel and exchanging best practices.

In the medium- to long-term we will have to establish both formal and informal reporting procedures on all aspects of alternative fuel vehicles used within the RCMP, as well as comparative information on remaining conventional fuel vehicles. In addition, we anticipate that our alternative fuel criteria and policy will require an ongoing refinement in order to facilitate further alternative fuel use. As the realities of the marketplace evolve in response to growing demands, there will be a greater choice of alternative fuel vehicles available and likely fewer performance penalties as a result of advance in technology.

In the medium term, the RCMP will of course continue to acquire alternative fuel vehicles in compliance with the act and the corresponding timetables.

Further we will continue to enhance the organization of our fleet resources through a continuous improvement program focusing on optimized operational requirements, the principle of environmental stewardship, and the most economic use possible of our available financial resources.

We anticipate the achievement of certain specific results coming directly from these efforts. In the short term, our efforts define an appropriate policy, and a set of alternative fuel selection criteria will enable the RCMP to establish a comprehensive picture of our available alternative fuel candidates within the exiting fleet.

We also anticipate being able to fully identify the most appropriate OEM and conversion option through application of our policy and close work with our colleagues in divisions and detachments across the force. In the medium- to long-term framework, we anticipate a fuller realization of our efforts aimed at developing sound policies and criteria, and within this framework we are confident that the RCMP will be in compliance with the legislation to the fullest extent possible.

We also see growing numbers of OEM alternative fuel vehicles with warranty approved conversions service being made available as a result of our communication and consultation efforts with the industry. Accompanying this, we further see greater availability of alternative fuel and associated services within our patrol areas. In partnership with our provincial and municipal contracting police

Étant donné qu'aucune commande interne en vue du remplacement de véhicules ne sera traitée par la GRC sans une application exhaustive des critères en matière de carburants de remplacement, notre nouvelle politique commencera à prendre effet dès avril 1997. Nous disons 1997, car en janvier 1997 nous aimerions avoir en place les critères et une ébauche de la politique pour l'ensemble de la GRC, d'un bout à l'autre du pays.

Notre stratégie à court terme prévoit par ailleurs l'élaboration et la mise en oeuvre d'un plan de communication avec nos détachements, divisions, clients et autres, en vue de mieux les sensibiliser, de promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement et de faciliter l'échange d'idées sur les meilleures pratiques.

À moyen et à long terme, il nous faudra établir des mécanismes de rapports tant formels qu'informels sur tous les aspects des véhicules à carburant de remplacement utilisés par la GRC, ainsi que sur les renseignements comparatifs sur les véhicules à carburant conventionnel restants. Nous prévoyons par ailleurs qu'il faille sans cesse peaufiner nos critères et notre politique en matière de carburants de remplacement, ce afin de faciliter l'augmentation de l'utilisation de carburants de rechange. Au fur et à mesure que le marché s'adaptera à l'augmentation de la demande, il y aura un plus grand choix de véhicules à carburant de remplacement et vraisemblablement une diminution des pénalités sur le plan performance, par suite de l'évolution technologique.

Dans le moyen terme, la GRC continuera bien sûr d'acheter des véhicules à carburant de remplacement en conformité de la loi et des échéanciers prévus.

Nous continuerons par ailleurs d'améliorer l'organisation de notre parc grâce à un programme permanent d'amélioration axé sur des besoins opérationnels optimisés, le principe de la responsabilité environnementale et l'utilisation la plus économique possible des ressources financières dont nous disposons.

Nous prévoyons que ces efforts produiront directement certains résultats précis. À court terme, nos efforts définissent une politique appropriée, et l'existence d'un ensemble de critères de sélection des carburants de remplacement permettra à la GRC de se faire une image complète des carburants de remplacement utilisables pour son parc automobile existant.

Nous prévoyons également d'être en mesure d'identifier pleinement l'option de série et de conversion la plus appropriée, par le biais de l'application de notre politique et grâce à notre collaboration étroite avec nos collègues des divisions et détachements à l'échelle de toute la GRC. À moyen et long terme, nous escomptons voir aboutir pleinement nos efforts visant à élaborer des politiques et critères rationnels et, dans ce cadre, nous nous sentons assurés que la GRC se conformera à la loi dans toute la mesure du possible.

Nous entrevoyons également, suite à nos efforts de communication et de concertation avec l'industrie, la disponibilité d'un nombre croissant de véhicules de série à carburant de remplacement couverts par des garanties de service. Parallèlement, nous entrevoyons une plus grande disponibilité de carburants de remplacement et des services associés dans nos secteurs de

clients, we will seek to expand on our client-base partnerships in areas relating to the use of shared resources, facilities and opportunities in areas to the benefit of increased demands and cooperation with other police agencies across Canada.

On behalf of the RCMP it has been a pleasure for us to have had this opportunity to present to you our strategy with respect to Bill S-7. If you have any questions, we will be glad to answer them.

The Chairman: Mr. Dupuis, when you contract out to municipalities and the like, do they have some say over the vehicles you will use?

Mr. Dupuis: Yes, they do, sir. The vehicle is split into two costs. There is the 70 per cent that we have to recover from them. We have a contract with the municipality in the province of the area we serve. They pay 70 per cent of the cost of that vehicle and the federal budget pays 30 per cent.

For example, in Newfoundland it was decided not to put new vehicles on the road at this moment because of the extra cost. If we were to put new vehicles, alternative fuel vehicles, on the road they would not accept them at the moment because there is no cost recovery there for their taxes. They want us to keep our vehicles on the road longer. We also go to 160,000 kilometres. Now they want us to drive them for a longer period because nowadays vehicles are built better and they are saying the engines should last longer.

The Chairman: If you were able to illustrate to them that your vehicle use would be cheaper not only in terms of fuel, but in terms of longevity of the vehicle, would that not assist your discussions with them?

Mr. Dupuis: Yes, it would, Mr. Chairman. What we want to do is built up our criteria, our policy. We are having a conference in two weeks with our people across the force to discuss this bill and where we are going. We also have to discuss with our clients, the provinces and the municipalities, the long-term cost implications for them. At the moment I know it costs \$7,000 to \$8,000 more for a natural gas vehicle, specifically, Crown Victorias. We want to explain to them that, although the immediate cost may be high, in the long term we will all be saving.

The Chairman: In a sense, a selling job has to be done at the provincial and municipal levels in order to persuade them of the value of this process.

Mr. Dupuis: That is correct, sir, and this is one of the reasons why we are seen to be dragging our heels, our spurs in the ground, but we are not. With all due respect, as we said in our last presentation, we want to move in a positive direction on this. We fully support it. This is a selling job for us because we are not concentrated in one area.

patrouille. En collaboration avec les provinces et municipalités que nous desservons sous contrat, nous chercherons à élargir nos partenariats avec nos clients en vue d'un partage des ressources, installations et perspectives, dans l'intérêt d'une coopération renforcée avec les autres services de police du Canada.

Au nom de la GRC, je tiens à vous remercier de cette invitation à vous faire part de notre stratégie concernant le projet de loi S-7. Si vous avez des questions, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

Le président: Monsieur Dupuis, lorsque vous passez contrat avec des municipalités et d'autres administrations, ont-elles leur mot à dire sur les véhicules que vous utilisez?

M. Dupuis: Oui, monsieur. Le coût des véhicules est séparé en deux volets. Il y a les 70 p. 100 que nous devons recouvrer auprès des clients. Nous avons un contrat avec la municipalité ou la province que nous desservons. Elle paye 70 p. 100 du coût d'un véhicule et 30 p. 100 sont imputés au budget fédéral.

Par exemple, à Terre-Neuve, il a été décidé de ne pas mettre en service à ce stade de véhicules neufs en raison du coût. Si nous mettions en service des véhicules neufs, des véhicules à carburant de remplacement, la province ne les accepterait pas car elle ne pourrait payer le recouvrement des coûts. La province nous demande de garder en service nos véhicules plus longtemps. Nous les gardons déjà jusqu'à 160 000 kilomètres. Elle nous demande maintenant de les garder en service plus longtemps car, de nos jours, les voitures sont mieux construites et la province dit que les moteurs devraient durer plus longtemps.

Le président: Si vous pouviez lui démontrer que les voitures au propane coûteraient moins cher, non seulement en carburant mais aussi du point de vue de la longévité du véhicule, est-ce que cela ne faciliterait pas vos tractations avec elle?

M. Dupuis: Oui, monsieur le président. Ce que nous voulons faire, c'est établir nos critères, notre politique. Nous aurons une conférence dans deux semaines avec tous les responsables intéressés de la GRC pour discuter du projet de loi et de l'orientation à suivre. Nous allons également parler avec nos clients, les provinces et les municipalités, des répercussions à long terme sur leurs coûts. À l'heure actuelle, je sais qu'une voiture fonctionnant au gaz naturel, et plus particulièrement une Crown Victoria, coûte de 7 000 \$ à 8 000 \$ de plus à l'achat. Nous voulons leur démontrer que, bien que le coût immédiat soit plus élevé, nous réaliserons tous une économie à long terme.

Le président: D'une certaine façon, il y a un travail de promotion à faire au niveau provincial et municipal afin de les persuader de l'intérêt de ce processus.

M. Dupuis: C'est juste, monsieur, et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous pouvons dire qu'il n'est pas exact que nous freinons des quatre fers, même si c'est l'apparence. Sauf tout le respect que je vous dois, monsieur, nous sommes décidés à progresser à ce sujet, comme nous l'avons dit lors de notre dernière comparution. Nous sommes pleinement favorables au projet de loi. Mais nous avons un travail de persuasion à faire, car nos services ne sont pas concentrés dans une seule région.

Senator Spivak: I note that your criterion for purchasing alternative fuel vehicles is that they have to be operationally feasible and use an economical alternative fuel. Am I correct in assuming that it is the infrastructure which is the hurdle more than the acquisition of these vehicles because you can buy specially made vehicles which use alternative fuel? Is the infrastructure is the biggest hurdle that you have to overcome?

Mr. Dupuis: One factor is the infrastructure, yes, and that is because of some of the remote areas in which we operate. Where we can have concentration, is the lower mainland of British Columbia. Presently our main focus is on B.C. and here in Ottawa where the facilities are in place and there is the availability of 24-hour service. We do not have refill stations in our garages because we contract a lot of our services out.

We partake in the Michigan State trials every year. Last year, highway patrol vehicles, which are away from the city core, were rated on performance. In that instance, distance between places where they can refill their vehicles is a factor. We would like some of these vehicles to be exempted. They do not constitute a great number of our vehicles. When a request for an alternative fuel vehicle is made, we will assess whether it can be operated in a particular area.

Senator Spivak: Am I correct in saying that you have 24 different kinds of vehicles and that you will be looking at different kinds of alternative fuel vehicles?

Mr. Dupuis: Yes, we have many different types of vehicles. As you know, we conduct covert and overt operations. We are not trying to include our unmarked vehicles in this picture at the moment. From discussions I have had with fuel companies, I understand that we are limited in the types of vehicles we can run.

Senator Spivak: I am talking about the test vehicles.

Mr. Dupuis: Yes, we have 24 out there now.

Senator Spivak: Are you contemplating using different kinds of fuels and different makes and models of vehicles? What is emerging from your test studies?

Mr. Don VanDusen, OIC, Fleet Program Administration, Royal Canadian Mounted Police: Presently, we are utilizing 20 test vehicles in the lower mainland. Four are natural gas vehicles and 16 are propane. In the National Capital region we have four propane-powered vehicles. On the West Coast they are marked vehicles. It is either the Ford Crown Victoria or the Chevrolet Caprice. I believe most of them are the Crown Victoria, but I do not have the exact number.

Senator Spivak: Is there any indication as to which way you will go?

Mr. VanDusen: Our decision will be based on the evaluation of the reports that we get back. Our tendency, from an operational perspective, would be to go OEM wherever possible.

Le sénateur Spivak: J'ai relevé que votre critère pour l'achat de véhicules à carburant de remplacement est qu'ils doivent être opérationnellement viables et consommer un carburant économique. Ai-je raison de penser que c'est l'infrastructure qui constitue l'obstacle, plus que l'achat de ces véhicules, car il est possible de trouver des véhicules spécialement fabriqués fonctionnant avec un carburant de remplacement? Est-ce que l'infrastructure représente le plus gros obstacle que vous ayez à surmonter?

M. Dupuis: L'infrastructure est un facteur, oui, et ce parce que nous travaillons dans des régions isolées. Nous trouvons une bonne concentration sur le littoral de la Colombie-Britannique. Nous mettons l'accent sur la Colombie-Britannique et la région d'Ottawa car nous y trouvons les possibilités de ravitaillement voulues, 24 heures sur 24. Nous n'avons pas de poste de ravitaillement dans nos garages, car nous sous-traitons une grande partie de nos services.

Nous participons aux essais effectués par l'État du Michigan chaque année. L'année dernière, on a coté le rendement des voitures de patrouille routière, celles qui circulent en dehors des centres-villes. Dans leur cas, la distance qui sépare les postes de ravitaillement est un facteur. Nous aimerions que certains de ces véhicules soient exemptés. Ils ne représentent pas une part importante de notre parc. Lorsqu'une demande pour un véhicule à carburant de remplacement est soumise, nous déterminons s'il peut être utilisé dans la région considérée.

Le sénateur Spivak: Est-il exact que vous avez 24 types différents de véhicules et que vous allez envisager d'acquérir différents types de véhicules à carburant de remplacement?

M. Dupuis: Oui, nous avons de nombreux types différents de véhicules. Comme vous le savez, nous conduisons des opérations secrètes. Nous ne cherchons pas à englober dans le programme, pour le moment, les véhicules banalisés. D'après les entretiens que j'ai eus avec les fournisseurs de carburant, je crois savoir que nous sommes limités quant aux types de véhicules.

Le sénateur Spivak: Je parle des véhicules d'essai.

M. Dupuis: Oui, nous en avons 24 sur la route en ce moment.

Le sénateur Spivak: Réfléchissez-vous à différents types de carburants et différents modèles de véhicules et constructeurs? Qu'est-ce qui transparaît de vos essais?

M. Don VanDusen, officier responsable de la gestion des parcs roulants et navigants, Gendarmerie royale du Canada: Nous utilisons actuellement 20 véhicules d'essai dans le district continental sud de Colombie-Britannique. Quatre fonctionnent au gaz naturel et 16 au propane. Dans la région de la Capitale nationale, nous avons quatre véhicules au propane. Sur la côte ouest, ce sont des voitures non banalisées. Il s'agit soit du modèle Crown Victoria de Ford soit du modèle Caprice de Chevrolet. Je pense que la plupart sont des Crown Victoria, mais je n'ai pas le chiffre exact.

Le sénateur Spivak: Avez-vous idée du choix que vous ferez?

M. VanDusen: Notre décision sera fondée sur l'évaluation des rapports consécutifs aux essais. Notre tendance, du point de vue opérationnel, serait d'opter pour des véhicules de série chaque fois

Unfortunately, at the moment, for marked vehicles, only the Crown Victorias are available. As we proceed through this we hope the manufacturers will come on board and there will be more direct availability of these types of vehicles.

Senator Spivak: The fact that you buy specially made vehicles is an advantage in the sense that you can dictate what you want. You do not have to buy off the rack and convert.

Mr. Dupuis: We can dictate to a certain extent. Last year at the NAFA conference, of all the manufacturers, Chevrolet, Ford and Chrysler, were present. When they underwent a low in production, the police force buys were the bread and butter for these manufacturers. Now they view our requirements as a very small number even though the police law enforcement agency buys about 190,000 vehicles from these manufacturers, and their cars are purchased by taxi companies. Nonetheless, we still have a strong voice. We are meeting with the manufacturers on a one-to-one basis.

We want a cost-benefit analysis from the propane and natural gas companies to see if we should invest money in some infrastructures in areas where we might need to put that in place. Again we have to do a selling job on our clients. All those costs are borne between us and the clients.

Senator Spivak: In making a choice, you are considering what is operationally feasible and what is economically good for you, but are you also analyzing the emissions of the various fuels so that you can participate in reducing emissions according to the international obligations Canada has relating to climactic change?

Mr. Dupuis: Yes, senator. Our goal is to achieve environmentally clean air.

Senator Spivak: Are you aware of your obligations in that regard?

Mr. Dupuis: One of the reasons we want to work closely with the gas companies and the manufacturers is because, unlike some of the smaller police forces, we do not have a central area where we have our own mechanics and our own fuelling stations. We have to outsource those, and the facilities we use might not have the technology to ensure proper emissions. We want to ensure that is done. If it is an OEM manufactured vehicle, they will have to comply with computer read outs.

Senator Kenny: I found the presentation you made today significantly more enlightening than the presentation we heard last time. Maybe some of those spurs are coming out of the ground; I do not know.

You made reference to contract provinces and how you have to take their concerns into account. Having said that, it is my impression, perhaps incorrectly, that you can also veto what is going on in a contract province, and that there have been detachments which wanted to order natural gas powered Crown Victorias and that Ottawa said no. Is that the case?

que possible. Malheureusement, à l'heure actuelle, pour les voitures non banalisées, seul le modèle Crown Victoria est disponible. Nous espérons que les fabricants vont se lancer et offrir un plus grand nombre de modèles.

Le sénateur Spivak: Le fait que vous achetiez des véhicules spécialement fabriqués est un avantage en ce sens que vous pouvez dicter ce que vous voulez. Vous n'êtes pas obligé d'acheter un véhicule tout fait et le convertir ensuite.

M. Dupuis: Nous pouvons dicter dans une certaine mesure seulement. L'année dernière, à la conférence de la NAFA, seuls Chevrolet, Ford et Chrysler étaient présents, de tous les constructeurs. Lorsqu'ils connaissaient une baisse des ventes, les achats de la police représentaient le pain quotidien de ces constructeurs. Aujourd'hui, ils considèrent nos achats comme quelque chose de négligeable, bien que la police leur achète environ 190 000 véhicules, qui sont ensuite rachetés par les sociétés de taxi. Néanmoins, nous pesons toujours d'un certain poids. Nous négocions avec les fabricants un par un.

Nous souhaitons que les fournisseurs de propane et de gaz naturel nous donnent une analyse de coûts-bénéfices pour déterminer si nous devrions investir dans des postes de ravitaillement dans des régions où il en manque. Encore une fois, nous devons convaincre nos clients. Tous ces coûts sont partagés entre nous et les clients.

Le sénateur Spivak: En faisant votre choix, vous partez des considérations opérationnelles et économiques, mais vous analysez également les émissions produites par les divers carburants, de façon à assumer votre part de la réduction des émissions imposée par les engagements internationaux du Canada en matière de changements climatiques?

M. Dupuis: Oui, sénateur. Notre objectif est la pureté atmosphérique.

Le sénateur Spivak: Avez-vous conscience de vos obligations à cet égard?

M. Dupuis: La raison pour laquelle nous voulons collaborer étroitement avec les producteurs de gaz et les constructeurs automobiles est que, contrairement à certains des services de police de moindre taille, nous n'avons pas de garage central avec nos propres mécaniciens et postes de ravitaillement en carburant. Nous sous-traitons ces travaux, et les installations que nous utilisons ne sont pas nécessairement équipées pour minimiser les émissions. Nous tenons à ce que ce soit fait. S'il s'agit d'un véhicule à équipement d'origine, ces garages devront disposer du matériel informatique voulu.

Le sénateur Kenny: J'ai trouvé votre exposé d'aujourd'hui considérablement plus positif que le dernier. Peut-être certains de ces quatre fers commencent-ils à déraiper, je ne sais pas.

Vous avez parlé des provinces auxquelles vous êtes lié par contrat et indiqué que vous deviez tenir compte de leurs avis. Mais j'ai l'impression, peut-être fausse, que vous avez aussi un pouvoir de veto sur ce qui se fait dans une province et que vous aviez des détachements locaux qui voulaient commander des Crown Victoria alimentées au gaz naturel et que le refus est venu d'Ottawa. Ai-je raison?

Mr. Dupuis: I do not believe that was the answer. As was explained in our last presentation two months ago, a subcommittee was created from the fleet management of treasury board, and we had asked NRCan, Environment and treasury board to chair that committee. Because we are spread across Canada, we did not want the fuel companies to go to all 700 detachments and talk to all the different people out there without knowing what our infrastructure was going to be and what our plan was.

That subcommittee was asked to ensure that we would get reports from all the other departments as well as information on the types of vehicles we are piloting. We were to speak to the manufacturers of fuel and try to get the industry OEMs on side so that we could have a bigger voice, if you will, instead of one department trying to deal with it individually, in which case you would have 30 departments trying to talk to the industry and to the fuel companies. That is where we were going.

Senator Kenny: It sounds as if you are confirming my assumption that you have cancelled orders commanding detachments have made. It seems to me that, if someone running a detachment is interested in buying these vehicles, that officer must have a pretty good idea of what sort of infrastructure is in the area. It seems strange that some fellow in Ottawa should decide that they have a better idea of the infrastructure than the local commander.

Mr. Boire: It may come across as trying to stifle some innovative practices, and that is unfortunate, but it is not that we are trying to discourage it, we want to make sure that we have got the appropriate set of criteria developed and in place so that we can measure the effectiveness and efficiency of these things. In many areas of the force, detachment commanders will often come in with suggestions, and we try to be as encouraging as possible, whatever the issue. When there are financial implications, we want to go forward with a plan that will have a common denominator for measuring what was done, what was purchased, what was on the vehicle, and different types of questions like that. They have to be satisfied so that, at the end of the exercise, we have a meaningful plan.

Sometimes people in an area will look at themselves in isolation, and maybe the initial negative response comes across as being disruptive to what they want to do, but that is not the case. We are trying to do our homework properly to make sure, as we go forward, we are going forward on a common front throughout the organization.

Senator Kenny: You said you had 8,000 vehicles in the force?

Mr. Boire: There are 5,300 cars, plus some other vehicles.

Senator Kenny: Is there a total of 8,000 vehicles?

Mr. Boire: Yes, counting the planes, the ATVs, and other vehicles.

M. Dupuis: Je ne pense pas que les choses se soient tout à fait passées ainsi. Comme nous l'avons expliqué lors de notre dernier exposé, il y a deux mois, un sous-comité a été mis sur pied comprenant des représentants du service de gestion du parc automobile du Conseil du Trésor et nous avons invité Ressources naturelles Canada et le ministère de l'Environnement à y siéger, sous la présidence du Conseil du Trésor. Étant donné que nous sommes disséminés à travers le pays, nous ne voulions pas que les compagnies de carburant aient à négocier avec les 700 détachements individuels sans savoir quelle sera notre infrastructure et quel est notre plan.

Ce sous-comité devait veiller à ce que nous ayons en mains les rapports de tous les autres ministères, ainsi que toutes les données sur le type de véhicule que nous utilisons. Nous devons avoir des pourparlers avec les compagnies distribuant le carburant et négocier des ententes avec les constructeurs automobiles, de façon à avoir un plus grand poids collectif au lieu d'essayer de le faire individuellement, ce qui signifierait qu'il y aurait 30 ministères essayant de conclure des ententes séparées avec les constructeurs et les producteurs de carburant. Voilà l'orientation que nous avons prise.

Le sénateur Kenny: Vous semblez confirmer que vous avez annulé des commandes passées par des détachements individuels. Il me semble que si le commandant d'un détachement est désireux d'acheter ces véhicules, c'est qu'il a déjà une assez bonne idée de l'infrastructure disponible dans sa région. Il me paraît étrange qu'un fonctionnaire, quelque part à Ottawa, puisse décider qu'il a une meilleure connaissance de l'infrastructure que le commandant local.

M. Boire: Il peut sembler que nous essayons d'étouffer l'esprit d'initiative, et c'est regrettable, mais nous ne cherchons pas à décourager l'initiative, nous voulons simplement faire en sorte qu'un ensemble approprié de critères soient en place afin que nous puissions mesurer les résultats de ces choix. Souvent, les commandants de détachement vont formuler des suggestions et nous cherchons à les encourager autant que possible, quel que soit le sujet. Mais lorsqu'il y a des répercussions financières, nous tenons à ce que ces initiatives s'inscrivent dans un plan, avec un dénominateur commun pour mesurer les résultats, le type de matériel acheté, le type d'équipement installé sur le véhicule et divers éléments de cette sorte. Nous tenons à ce que les choses progressent selon un plan rationnel.

Dans les régions, les gens vont parfois avoir tendance à ne considérer que leur situation propre et peut-être une réponse initiale négative sera-t-elle perçue comme obstructionniste, mais ce n'est pas notre intention. Nous essayons simplement de faire les choses de façon rationnelle, de façon à ce que toute l'organisation présente un front commun.

Le sénateur Kenny: Vous dites que la GRC a un parc de 8 000 véhicules?

M. Boire: Cinq mille trois cents voitures, plus quelques autres véhicules.

Le sénateur Kenny: Est-ce que le total est de 8 000 véhicules?

M. Boire: Oui, si l'on compte les avions, les véhicules tous terrains et quelques autres types.

Senator Kenny: How many of these currently are on alternative fuel?

Mr. Dupuis: There are 24.

Senator Kenny: That is 24 out of 5,300. How many new vehicles do you plan to purchase this year?

Mr. VanDusen: We plan to purchase 1,671.

Senator Kenny: How many of those do you anticipate will be powered by alternative fuel?

Mr. VanDusen: I believe, 10, sir. They will be part of the pilot.

Senator Kenny: Do you have a mechanism for keeping track of the mileage and fuel used for each vehicle?

Mr. Dupuis: We have an RFP at the moment, sir, who will be finished by the end of the week. As you know, we had to outsource this service because common service agencies no longer provide that service and, within that service, they will be giving us measures of types of alternative fuels, the mileage, and the life cycle of the vehicle.

Senator Kenny: Are you telling us that, up to now, you have not known how many litres each vehicle has used, how far it has been driven, and what the life cycle cost has been?

Mr. Dupuis: We have that information. We do not have the information on the alternative, because most companies did not capture propane or natural gas on the chits for us to put that in our data bank.

Senator Kenny: You have captured it for gasoline?

Mr. Dupuis: Yes.

Senator Kenny: Do you know the number of litres you have used on each of your vehicles in the fleet?

Mr. Dupuis: Yes, sir.

Senator Kenny: When Assistant Commissioner Richter appeared before us on the April 30, he said that refuelling infrastructure was currently either very sparse or non-existent. Those were his words. What percentage of RCMP vehicles have access to propane today?

Mr. Dupuis: I could not give you that figure, sir. We are surveying that with the propane and the natural gas companies to assess the infrastructure and availability.

Senator Kenny: Are you familiar with the Bronson report?

Mr. Dupuis: Yes, sir.

Senator Kenny: Are you aware that that report states that 96 per cent of the federal fleet has access to propane?

Mr. Dupuis: Yes, sir.

Senator Kenny: By my calculation, based on a 39,000 fleet, you make up 20 per cent of the fleet. I think the size of fleet you used to arrive at your percentage was a smaller fleet which,

Le sénateur Kenny: Combien consomme actuellement un carburant de remplacement?

M. Dupuis: Il y en a 24.

Le sénateur Kenny: Vingt-quatre sur 5 300. Combien de nouveaux véhicules prévoyez-vous d'acheter cette année?

M. VanDusen: Nous prévoyons d'en acheter 1 671.

Le sénateur Kenny: Et sur ce nombre, combien seront alimentés par un carburant de remplacement, selon vos prévisions?

M. VanDusen: Une dizaine, je pense, monsieur. Ce sont les véhicules qui feront partie du projet pilote.

Le sénateur Kenny: Avez-vous un mécanisme pour déterminer le kilométrage et la consommation de chaque véhicule?

M. Dupuis: Nous venons de lancer une demande de propositions dont les résultats devraient être connus à la fin de la semaine. Comme vous le savez, nous avons dû sous-traiter ce travail car les organismes de service commun ne fournissent plus ce service et, dans le cadre de ce contrat, nous aurons les données sur la consommation par type de carburant, le kilométrage parcouru et le cycle de vie de chaque véhicule.

Le sénateur Kenny: Me dites-vous que, jusqu'à présent, vous ne saviez pas combien de litres chaque véhicule consommait, quelle distance il parcourait et quel était son coût sur la durée du cycle de vie?

M. Dupuis: Nous avons ces renseignements. Mais nous ne les avons pas pour les carburants de remplacement, car la plupart des compagnies n'inscrivaient pas le propane ou le gaz naturel sur leurs coupons, pour alimenter notre banque de données.

Le sénateur Kenny: Mais vous avez ces renseignements pour l'essence?

M. Dupuis: Oui.

Le sénateur Kenny: Connaissez-vous le nombre de litres d'essence consommés par chacun des véhicules de votre parc?

M. Dupuis: Oui, monsieur.

Le sénateur Kenny: Lorsque le commissaire adjoint Richter a comparu ici le 30 avril, il a indiqué que l'infrastructure du ravitaillement est actuellement très clairsemée, voire inexistante. Ce sont là ses propres paroles. Quel pourcentage des véhicules de la GRC ont-ils accès, aujourd'hui, au gaz propane?

M. Dupuis: Je ne suis pas en mesure de vous donner ce chiffre, monsieur. Nous sommes en train de le déterminer, avec les fournisseurs de propane et de gaz naturel, pour voir quelle est l'infrastructure et la disponibilité.

Le sénateur Kenny: Connaissez-vous le rapport Bronson?

M. Dupuis: Oui, monsieur.

Le sénateur Kenny: Savez-vous que ce rapport indique que 96 p. 100 du parc automobile fédéral a accès au propane?

M. Dupuis: Oui, monsieur.

Le sénateur Kenny: Selon mes calculs, partant d'un parc de 39 000 véhicules, vous représentez près de 20 p. 100 de ce parc. Je pense que le parc que vous avez utilisé pour calculer votre

perhaps, did not include Crown corporations. If 96 per cent of the fleet has access to propane, it seems to me that a lot of RCMP vehicles have access to propane.

Mr. Dupuis: I could not tell you the number, sir, at this time. I know of the study by the Bronson group, and I am also aware that they have been rehired by treasury board to do another study, because some of the figures that they captured from the data bank was not accurate.

Senator Kenny: Are you saying that we should not believe that 96 per cent figure?

Mr. Dupuis: This is one of the reasons that we want to look at our whole infrastructure, sir.

Senator Kenny: How often do your vehicles run out of gasoline?

Mr. VanDusen: I really could not tell you, but I am sure we would have heard of it if it had.

Senator Kenny: As far as you are concerned, it has never happened.

Mr. VanDusen: It has never happened as far as we know.

Senator Kenny: When you open a detachment in a new area, and the vehicles use gasoline, and the local gas station is only open eight hours a day, what do you do?

Mr. VanDusen: In remote areas we have historically made arrangements for bulk fuel capability.

Senator Kenny: Do you go to a fuel supplier and ask them to set up a fuelling depot for your use?

Mr. VanDusen: Exactly.

Senator Kenny: Have you ever done that with an alternative fuel supplier?

Mr. VanDusen: Not to my knowledge, sir.

Senator Kenny: Why not?

Mr. Dupuis: What we have done, sir, is partnered with the municipality, the city, where they have a bulk fuelling station. Some of the areas where we are located are not our properties and we cannot put an infrastructure there unless we reach a consensus with the landlord.

Senator Kenny: How about in the areas where you know that there are a lot of alternative fuel stations? I am sure you know there are many propane stations here and in the London area. Do you operate with a credit card system?

Mr. Dupuis: Yes, we do, sir.

Senator Kenny: What problems do you run into in that regard? I asked the people from the London Police Department what would happen if the RCMP detachment asked to refuel at their spot, and I was told that if you had a credit card there would be no problem. You would be served just like anyone else.

You come to this committee and tell us about the problems, the difficult areas, and how complicated it is to deal provinces and municipalities. However, you make no mention of the fair sized fleets in areas where it is obvious to all of us that there is a terrific

pourcentage était un parc plus réduit qui n'englobait pas les sociétés d'État. Si 96 p. 100 du parc a accès au propane, il me semble qu'un grand nombre des véhicules de la GRC ont accès au propane.

M. Dupuis: Je ne puis vous dire à l'heure actuelle quel est le chiffre, monsieur. Je connais l'étude du groupe Bronson et je sais également que le Conseil du Trésor a fait appel à lui pour mener une nouvelle étude, car certains des chiffres qu'il avait puisés dans la banque de données n'étaient pas exacts.

Le sénateur Kenny: Dites-vous que le chiffre de 96 p. 100 est erroné?

M. Dupuis: C'est l'une des raisons pour lesquelles nous voulons examiner l'ensemble de notre infrastructure, monsieur.

Le sénateur Kenny: Combien de fois arrive-t-il que vos véhicules tombent en panne d'essence?

M. VanDusen: Je ne puis réellement vous le dire, mais je suis sûr que nous en aurions entendu parler si cela arrivait.

Le sénateur Kenny: À votre connaissance, cela n'est jamais arrivé.

M. VanDusen: Pas à notre connaissance.

Le sénateur Kenny: Lorsque vous ouvrez un détachement dans une région nouvelle, et que le poste d'essence local n'est ouvert que huit heures par jour, que faites-vous?

M. VanDusen: Dans les régions isolées, nous achetons en général le carburant en vrac.

Le sénateur Kenny: Vous demandez à un fournisseur de carburant d'installer un poste de ravitaillement à votre usage?

M. VanDusen: Exactement.

Le sénateur Kenny: L'avez-vous jamais fait avec un fournisseur de carburant de remplacement?

M. VanDusen: Pas à ma connaissance, monsieur.

Le sénateur Kenny: Pourquoi pas?

M. Dupuis: Nous avons parfois conclu un partenariat avec la municipalité ou la ville, lorsque celle-ci a son propre poste de ravitaillement. Nous ne sommes pas toujours les propriétaires des terrains que nous occupons et nous ne pouvons y réaliser de travaux sans le consentement du propriétaire.

Le sénateur Kenny: Comment faites-vous dans les régions où vous savez qu'il y a beaucoup de postes distribuant des carburants de remplacement? Je suis sûr que vous savez qu'il y a beaucoup de stations-service offrant du propane ici et aussi dans la région de London. Fonctionnez-vous avec un système de cartes de crédit?

M. Dupuis: Oui, monsieur.

Le sénateur Kenny: Quels problèmes rencontrez-vous à cet égard? J'ai demandé à la police de London ce qui se passerait si le détachement de la GRC demandait à se ravitailler à son poste et on m'a répondu que si vous aviez une carte de crédit, il n'y aurait pas de problème. Vous serez servi comme n'importe qui.

Vous venez ici nous parler des problèmes, des difficultés, nous dire combien il est compliqué de traiter avec les provinces et les municipalités. Mais vous ne parlez pas du tout des parcs considérables dans des régions où nous savons tous que

infrastructure and how you are moving to capture those opportunities. Why is that the case?

Mr. Boire: I think the gist of our presentation was an acknowledgement that we did not get off the mark as quickly as some people would have liked. However, in recent times we have made a commitment to move forward with this initiative. I plan to put in place a system by January 1 where the purchase of every new vehicle will have to go through a process of satisfying this criteria of why the vehicle can or cannot be purchased under one of these alternative fuel programs. It is not in place now, but it will be.

Senator Kirby: Can you describe the evaluation process for us? As someone who has run evaluation processes, I know that it is not too difficult to get the answer you are looking for. What is the evaluation process?

Mr. Dupuis: We are meeting with all of our divisions across Canada at a conference on June 23. We want to build up the criteria, but also, as I mentioned, we have an RFP right now with outsourcing of all of our fleet services and the credit card system. We want to ensure that these companies tell us they can capture the information on alternative fuel and that they will feed into that software system all the information for requests for vehicles, whether a new vehicle or a leased vehicle. Through that, we hope to establish criteria which, as you say, should not be difficult. However, we have to inform our people how we are doing this and of the policy for that.

Senator Kirby: Am I correct that in terms of what is referred to in your presentation as "alternative fuels, feasibility analysis," the steps of that analysis have not yet been established?

Mr. Dupuis: We have already identified some.

Senator Kirby: Have you not yet locked in a specific system for carrying out the evaluation?

Mr. Dupuis: There is a new system called "Q" Tools which treasury board is piloting with other departments right now.

Senator Kirby: Is the answer "no"?

Mr. Dupuis: We have not seen it yet, sir.

Senator Kirby: My next question comes back to the comment made about not wanting one division — using the example Senator Kenny raised — to do something that was not part of a national policy. The words you used were "common front." I think "national policy" sounds a bit better. I am surprised to hear that the RCMP operates under a system that is much less national than any other federal organization, for all the reasons you say. You are contracted out to municipalities, to provinces. Of all the federal departments for whom a common front does not make a lot of sense, you are the prime example, and that is precisely for all the reasons you have already described. If a division commander comes in and says, "Here is an idea which

l'infrastructure est excellente et vous ne parlez pas du tout de ce que vous faites pour saisir ces possibilités. Comment cela se fait-il?

M. Boire: Je pense que la substance de notre exposé était l'aveu que nous n'avons pas démarré avec ce programme aussi rapidement que certains l'auraient souhaité. Cependant, ces derniers temps, nous avons pris l'engagement de mener à bien cette initiative. J'ai l'intention de mettre en place un système d'ici le 1^{er} janvier tel que l'achat de tout nouveau véhicule devra passer par ce processus d'évaluation comportant des critères régissant la nature du carburant consommé. Ce système n'est pas encore en place, mais il le sera.

Le sénateur Kirby: Pouvez-vous nous décrire ce processus d'évaluation? Ayant moi-même administré des processus d'évaluation, je sais qu'il n'est pas très difficile de faire en sorte qu'il donne la réponse que l'on souhaite. Quel est ce processus d'évaluation?

M. Dupuis: Nous rencontrerons toutes nos divisions du Canada lors d'une conférence fixée au 23 juin. Nous voulons élaborer les critères mais aussi, comme je l'ai mentionné, nous avons lancé une DP pour sous-traiter tous nos services de parc automobile et le système de cartes de crédit. Nous voulons nous assurer que toutes ces compagnies saisissent les données sur les carburants de remplacement afin que notre base de données contienne tous les renseignements voulus pour évaluer les demandes d'acquisition de véhicules, qu'il s'agisse de véhicules neufs ou de véhicules de location. Nous espérons ainsi pouvoir établir des critères, ce qui ne devrait pas être très difficile, comme vous l'avez indiqué. Cependant, nous devons informer nos gens de la façon de procéder et de la politique que nous suivons à cet égard.

Le sénateur Kirby: Ai-je raison de penser que sur le plan de ce que vous qualifiez dans votre exposé d'analyse de faisabilité des carburants de remplacement, vous n'avez pas encore arrêté les modalités de cette analyse?

M. Dupuis: Nous en avons déjà déterminé certaines.

Le sénateur Kirby: Mais vous n'avez pas encore arrêté de méthode précise pour effectuer cette évaluation?

M. Dupuis: Il y a un nouveau système, appelé «outil Q» que le Conseil du Trésor est en train de mettre à l'essai avec d'autres ministères.

Le sénateur Kirby: La réponse est-elle «non»?

M. Dupuis: Nous n'avons pas encore vu ce système, monsieur.

Le sénateur Kirby: Ma question suivante nous ramène au fait que vous ne souhaitez pas qu'une division — pour reprendre l'exemple du sénateur Kenny — fasse quelque chose qui ne s'intègre pas dans une politique nationale. Les termes que vous avez employés étaient «front commun». Il me semble que «politique nationale» sonne un peu mieux. Je suis surpris d'entendre que la GRC applique actuellement un système qui est beaucoup moins national que celui de toute autre organisation fédérale, pour toutes les raisons que vous avez indiquées. Vous êtes sous contrat avec des municipalités, des provinces. De tous les ministères fédéraux pour lesquels un front commun n'est pas très rationnel, vous êtes le meilleur exemple, précisément pour

we think is efficient, and by the way, the fuel supply is available" — because I do not believe a division commander would suggest that was not the case, why do you impose the condition of a common front on an organization which does not have a common front in most of its operation?

Mr. Boire: While we are on contract to provinces and municipalities, we are still a national police organization, and there are still those ties to the central part of the organization. In any type of policing matter, whether it is the operational side or the administrative side, there is usually a central policy developed with respect to different applications. They are not on their own, if that is what you are suggesting.

Senator Kirby: No, I am suggesting something marginally different from that. Having been a deputy minister, I understand administrative policies are generally made for the ease of the administrator rather than for the ease of the purpose of the person being served by the policy. Historically that has generally been true. It seems totally unrealistic that a commander could not act on his own. It seems to me that, if someone says, "Here is something which is economically and environmentally an improvement and which is available," to say to that individual running a particular division, "You cannot do that because the rest of the country has not caught up with you," or "We at headquarters have not developed a national policy," strikes me as not a terribly logical response. In my mind, it is an attempt to slow the process down for whatever reasons I do not quite understand. It does not strike me as an attempt to promote the spirit of the legislation. I am puzzled that you would say "No," as opposed to saying, at the very least, "We will run it as a pilot program." I am surprised that, if there is some creativity being shown, you would not encourage it. That is consistent with the spirit of what the legislation was designed to do, whereas the administrator's response, in my mind, runs absolutely counter to the spirit of the legislation.

Mr. Boire: I am not familiar with the complete circumstances of the case you are referring to, or the nature of it. To follow up on my previous comments, we do have a pilot project. I do not think the response was a "No"; but it could have been a deferred "No." Of course, we want to go along, but from a national perspective we want to know what is going on so we can measure it and ensure ourselves that there is that element of cost effectiveness, that environmental concerns have been addressed, and that we do not have every individual in 700 detachments in the force all doing his own thing without us knowing what that will bring about in the final result.

Particularly during a pilot project, you need a system to monitor what is happening, the pluses and the minuses, and to be able to assess that. If we were to respond to each request that comes in without some kind of a guideline, even if it is not a policy, we would not be able to report back on the successes and failures of this program.

toutes ces raisons que vous avez déjà décrites. Si un commandant de division arrivait en disant: «Voici une idée qui nous paraît efficiente, et d'ailleurs l'approvisionnement existe» — car je ne pense pas qu'un commandant de division ferait la proposition si cette condition n'était pas remplie — pourquoi lui imposez-vous la condition d'un front commun, dans une organisation dont la plupart des activités ne se prêtent pas à un front commun?

M. Boire: Nous avons des contrats avec des provinces et des municipalités, mais nous sommes néanmoins une organisation de police nationale et il y a quand même des liens avec l'administration centrale de l'organisation. Toute activité, qu'elle soit de nature opérationnelle ou administrative, s'inscrit dans une politique centrale. On ne peut pas laisser tous les détachements n'en faire qu'à leur tête, si c'est ce que vous voulez dire.

Le sénateur Kirby: Non, ce n'est pas tout à fait ce que je voulais dire. Ayant été sous-ministre, je sais que les politiques administratives sont généralement faites pour faciliter la vie de l'administrateur plutôt que celle de l'administré. Traditionnellement, il en est ainsi. Il paraît tout à fait irréaliste qu'un commandant ne puisse prendre une décision autonome. Il me semble que si le responsable d'une division vient vous dire: «Voici un projet qui est économiquement et écologiquement favorable et qui est viable», ce n'est pas une réponse terriblement logique que de lui rétorquer: «Vous ne pouvez faire cela parce que vous êtes en avance sur le reste du pays» ou «Nous, à l'administration centrale, n'avons pas encore arrêté de politique nationale». À mon sens, cela revient à ralentir le processus, pour des raisons que je ne comprends pas très bien. Cela ne me paraît pas aller dans le sens de l'esprit de la loi. Je suis surpris que vous répondiez «non», au lieu de dire, à tout le moins: «Faisons l'essai, à titre de projet pilote». Je suis surpris de voir que si quelqu'un fait preuve de créativité, vous ne l'encouragez pas. Cet encouragement serait conforme à l'esprit du projet de loi, alors que la réponse administrative, à mon avis, est totalement contraire à l'esprit de la loi.

M. Boire: Je ne suis pas au courant de toutes les circonstances du cas que vous mentionnez. Mais pour répéter ce que j'ai déjà dit, nous avons un projet pilote. Je ne pense pas que la réponse ait été un «non», c'était peut-être un «pas encore». Bien entendu, nous voulons agir, mais selon une perspective nationale nous voulons savoir ce qui se fait, afin de pouvoir mesurer les résultats et nous assurer de la rentabilité, de la réalité des gains écologiques et éviter que chacun des 700 détachements de la GRC parte dans une direction différente sans que nous connaissions le résultat final.

Pendant un projet pilote tout particulièrement, il faut disposer d'un système permettant de répertorier les résultats, de déterminer les avantages et inconvénients. Si nous répondions à chaque demande ponctuellement, en l'absence de toute ligne directrice, sans parler encore à ce stade de politique, nous serions dans l'incapacité de déterminer les avantages et les inconvénients de ce programme.

Senator Kenny: These folks were already using alternative fuels. They had experience with it. It was before the pilot project ever started. More to the point, there seems to be an effort on the part of the force to want to reinvent the wheel. The London Police Department has been using alternative fuel for a long time. Have you ever sat down with Gar Irwin at the London headquarters and asked him to tell you all about this?

Mr. Boire: Their presentation was news to me this morning. I was not aware of their progress in this area.

Senator Kenny: That is my point. It is not news to the officer who runs the detachment in London, and it is not news to the people who operate in the Niagara area. There are people in the field who know a fair bit about this.

Have you ever driven a propane-powered police vehicle?

Mr. Boire: No, I have not.

Senator Kenny: I cannot understand is why RCMP headquarters wants to start at square one and work through the whole process as if the police community in Canada had no experience of any value. I cannot understand why you would want to develop your own standards and your own specs, when you can borrow them. They will give them to you, and you can assess whether they suit your applications or not. The bill itself calls for flexibility, and in fact it calls for different fuels to be used at different locations, whatever makes most sense economically or operationally. Certainly, we imagined different fuels would be used all over the country, depending on what made most sense in the local area.

We asked the previous witness panel to make their presentation before you because we thought it might be useful for you to hear what these people had to say. You heard a fairly balanced presentation. They talked about their successes and failures and admitted that some applications seemed to work pretty well and some did not. They are both certainly saving money. They both said they had a fairly high level of customer satisfaction, and the work their constables do is not very different from the work your constables do when it comes to patrol work or regular policing work.

Mr. Dupuis: If I may, sir, as recently as May, unknown to Chief Superintendent Boire, we visited a complex in Peel. Our Canadian contingent of the NAFA met there, and all Canadian law enforcement people sat together and discussed their applications. The Peel police force made a presentation to us about availability, and again they have their own fill-up station, their own garage. Vehicles come in and out of there during the day. If a difficulty arises with one vehicle, they have an exchange vehicle available.

We are not telling our detachments not to do this and, if that is the case, I am unaware of it. Quite simply, we want to do this nationally so that everybody across the force will understand the

Le sénateur Kenny: Ces gens utilisaient déjà des carburants de remplacement. Ils en avaient l'expérience. C'était avant même que le projet pilote soit lancé. Surtout, j'ai l'impression que la GRC cherche à réinventer la roue. Le service de police de London utilise les carburants de remplacement depuis longtemps. Avez-vous jamais rencontré Gar Irwin à l'administration centrale de London pour lui demander de vous en parler?

M. Boire: Son exposé de ce matin était pour moi quelque chose d'entièrement nouveau. Je n'étais pas au courant des progrès qu'ils ont réalisés dans ce domaine.

Le sénateur Kenny: Justement. Ce n'est pas quelque chose de nouveau pour le responsable du détachement de London ni pour celui de la région de Niagara. Il y a des gens sur le terrain qui sont déjà très bien informés.

Avez-vous jamais conduit une voiture de police fonctionnant au propane?

M. Boire: Non.

Le sénateur Kenny: Je ne comprends pas pourquoi l'administration centrale de la GRC veut tout recommencer à zéro et passer par tout le processus, comme si différents services de police du Canada n'avaient pas déjà acquis une expérience précieuse. Je ne comprends pas pourquoi vous voulez élaborer vos propres normes et spécifications, alors que vous pouvez les emprunter à d'autres. Ils vous les donneront, et vous pourrez alors voir si elles correspondent à vos besoins ou non. La loi autorise la flexibilité et prévoit même que des carburants différents soient utilisés en des lieux différents, selon ce qui est le plus rationnel sur le plan économique ou opérationnel. Nous envisagions que des carburants différents soient utilisés à l'échelle du pays, selon ce qui est le plus indiqué dans les conditions locales.

Nous avons demandé aux témoins précédents de faire leur exposé avant vous car nous avons pensé qu'il serait utile que vous entendiez ce qu'ils ont à dire. Vous avez entendu un exposé assez équilibré. Ils ont parlé de leurs réussites et de leurs échecs et admis que certaines applications donnaient d'assez bons résultats et d'autres non. En tout cas, ces témoins économisent de l'argent. Ils ont tous deux dit que les usagers sont plutôt satisfaits et le travail de leurs policiers n'est pas très différent de celui des gendarmes, sur le plan des patrouilles et du travail de police ordinaire.

M. Dupuis: Si je puis intervenir, monsieur, le surintendant principal Boire n'est pas informé du fait que, en mai dernier, nous avons visité un complexe à Peel. Les membres canadiens de la NAFA se sont retrouvés là et les administrateurs de parc automobile de tous les services de police canadiens se sont retrouvés pour parler de leurs applications. Le service de police de Peel nous a fait un exposé sur la disponibilité et il faut préciser que la police de Peel dispose de son propre garage, de son propre service de ravitaillement. Les véhicules entrent et sortent de ce garage tout au long de la journée. S'il y a un problème avec un véhicule, une voiture de remplacement est disponible.

Nous ne disons pas à nos détachements de ne rien faire, et si c'est le cas, c'est à mon insu. Mais simplement, nous voulons faire cela à l'échelle nationale afin que tout le monde au sein de la

process, how it is to be done, and we want to hear about successes out there from our detachments if some of them are going ahead.

Some from the lower mainland have gone out and done their own conversions. We are awaiting a report from them. As Chief Superintendent Boire tried to explain, we need to know what the advantages and disadvantages are so that we can meet with the industry and ask for OEM vehicles, not just conversions.

One of the points I would like to make, and this was discussed at the last meeting, the OEM manufacturers are changing the computerized system on the vehicles for 1997-1998, which will have another effect on alternative fuel conversions. We have met with the engineers on that and we will meet with them again next week. We want to know what impact that will have on our vehicles because, if a member is driving down the road and the vehicle indicates that there are engine problems, because the computer system will not recognize the conversion if it is not a manufactured one, our member will assume that the car has something wrong with it and it will be towed and the garage will tell us that there is nothing wrong with it. We are working very closely with them on that.

Senator Kenny: Do you not think the London police have faced that type of problem and have come up with a way to deal with it?

On the subject of the OEMs, you will have a long wait if you wait for all the OEMs to come out. Surely the bridging strategy surely is to do conversions. We have evidence from some of your folk who have dual fuel vehicles indicating that they can drive incredible distances when they can combine gas and propane. If you put all your eggs in the basket of OEMs, we will be holding these hearings for a long, long time.

Mr. Dupuis: We would invite you, Senator Kenny, to visit one of our locations where we are conducting this pilot project, and there we will be able to show you what is going on.

Senator Kenny: I would like to do that.

Senator Spivak: Senator Kirby talked about evaluation. Actually the objective of this exercise is not only to assess its economic viability because, in that regard, you could take many different routes. In your evaluation of alternative fuels, will you also assess the quality and quantity of emissions so that you will know the environmental impacts of each kind of fuel?

Mr. Dupuis: This is what we hope to achieve, yes. In the British Columbia they have the Aircare program, so we want to ensure that emissions are monitored.

Senator Spivak: Is that part of your new software program?

Mr. Dupuis: The "Q" Tool, from what I understand, should assist us in this regard. The RFP we have out there now from the fleet companies have employees who, although they are now in

GRC connaisse le processus, les modalités, et aussi que nous soyons informés des résultats si certains de nos détachements vont de l'avant.

Certains, sur le littoral de la Colombie-Britannique, l'ont fait, ont converti leurs véhicules. Nous attendons leur rapport. Comme le surintendant principal Boire a essayé de l'expliquer, nous devons savoir quels sont les avantages et les inconvénients, afin de pouvoir négocier avec les constructeurs et exiger des véhicules équipés d'origine, pas seulement des véhicules convertis.

Un des éléments que je voudrais signaler, et nous en avons déjà parlé lors de la dernière réunion, est que les constructeurs automobiles modifient le système de commande électronique sur les modèles de 1997-1998, ce qui aura des répercussions sur les conversions aux carburants de remplacement. Nous avons rencontré les ingénieurs à ce sujet et nous les reverrons la semaine prochaine. Nous voulons savoir quelles seront les répercussions sur nos véhicules car si un gendarme est en patrouille et qu'un voyant lumineux indique un problème de moteur parce que l'ordinateur de bord ne reconnaît pas la conversion, si l'équipement n'est pas d'origine, le gendarme conclura à une panne et fera remorquer la voiture, et le garage dira qu'il n'y a pas de problème. Nous travaillons donc en collaboration très étroite avec eux là-dessus.

Le sénateur Kenny: Ne pensez-vous pas que la police de London a rencontré ce genre de problème et trouvé des solutions?

Pour ce qui est des équipements d'origine, vous devrez attendre longtemps si vous attendez que les constructeurs vous fournissent des véhicules tout équipés. La rétroconversion est une stratégie intermédiaire qui s'impose. Les services de police qui ont des véhicules utilisant deux carburants disent qu'en combinant l'essence et le propane, ils obtiennent une marge d'autonomie incroyable. Si vous mettez tous vos oeufs dans le panier des véhicules équipés par les constructeurs, nous aurons encore ces audiences pendant très, très longtemps.

M. Dupuis: Sénateur Kenny, nous vous invitons à visiter l'un des centres où nous réalisons ce projet pilote et vous pourrez vous rendre compte par vous-même de ce que nous faisons.

Le sénateur Kenny: J'en serais ravi.

Le sénateur Spivak: Le sénateur Kirby a parlé d'évaluation. En fait, le but de tout cela n'est pas seulement d'évaluer la viabilité économique car, sur ce plan, les possibilités différentes sont nombreuses. Est-ce que, dans votre évaluation des carburants de remplacement, vous tenez compte également de la nature et de la quantité des émissions, de façon à déterminer l'impact écologique de chaque type de carburant?

M. Dupuis: C'est ce que nous espérons obtenir, oui. En Colombie-Britannique, il y a le programme Aircare, et nous devons donc veiller à ce que les émissions soient contrôlées.

Le sénateur Spivak: Est-ce que cela est couvert par votre nouveau logiciel?

M. Dupuis: L'outillage «Q», d'après ce que je crois savoir, devrait nous aider à cet égard. Les sociétés de gestion de parcs auxquelles nous avons demandé de soumettre une proposition ont

the private sector, have spent some time in government experimenting with and capturing much of this data.

The Chairman: Chief Superintendent, I sense a resistance on the part of the force to make this transition on the basis of what might be called "experimentation." However, I would point that it has been proven to be environmentally clean and that there are all kinds of economic advantages. This is not a new area. Is it the bureaucracy in the force that is resisting this? I do not understand the delay in undertaking what seems to me to be a very obvious transition that should be made. Am I being unfair?

Mr. Boire: I do not think there is an unwillingness on the part of the RCMP to go down this road. We are committed to going forward. Unfortunately maybe our speed has not been what some would have liked to see, and we are trying to correct that. Perhaps there has been reluctance in certain areas. When you are dealing with an organization of our size, from the Atlantic to the Pacific, you have to deal with many different personalities. Some people are very enthusiastic to go forward; and others may be reluctant to move from the tried and true method. It is a combination of factors.

However, from the corporate headquarters point of view, the force is very sincere in wanting to move forward, we are committed to exploring how we can implement this more quickly.

Senator Taylor: You mentioned that you contract out your services. Is there ever any pressure from the clients to buy your fuel from certain businesses? When you are retained by a town, are you told to refuel at certain stations that may or may not be tied in with the local town council?

Mr. Dupuis: Generally, we try to put as many dollars back into that community. We are there on contract. We try to promote the community-based atmosphere. However, we are not generally told where to refuel but, in the smaller locations where we are restricted, we have to fuel there.

Senator Taylor: Small towns might have five service stations but only one LPG or propane facility. Is that a deterrent? I know from experience with provincial politics, that the mountie was always expected to spread his largesse around, but you cannot do that when there are only one or two LPG stations.

Mr. Dupuis: It could be serious if only one out of five could service us.

Senator Taylor: When representatives from the propane and other gas companies appeared before us, I had the impression that they would be quite happy if we were to legislate the use of their products, thereby forcing people to buy them. Have you ever considered asking these suppliers of alternative fuels to provide you with one or two equipped vehicles? After all it would be an advertising benefit to them. You are a huge buyer. I cannot imagine any other user of so many vehicles not asking these fuel companies for a new vehicle to test.

des employés qui sont d'anciens fonctionnaires ayant travaillé sur la saisie de bon nombre de ces données.

Le président: Monsieur le surintendant en chef, je perçois une résistance de la part de la GRC à opérer cette transition sur la base de ce que l'on pourrait appeler l'expérimentation. Cependant, je vous fais remarquer qu'il est prouvé que les carburants de remplacement sont moins polluants et présentent toutes sortes d'avantages économiques. Ce n'est pas une technologie nouvelle. Y a-t-il une résistance bureaucratique au sein de la GRC? Je ne comprends pas le retard mis à réaliser ce qui me paraît être une transition qui s'impose de toute évidence. Mon appréciation est-elle injuste?

M. Boire: Je ne pense pas qu'il y ait une réticence de la part de la GRC à s'engager dans cette voie. Nous sommes résolus à avancer. Malheureusement, nous ne le faisons peut-être pas avec la rapidité que d'aucuns auraient voulu et nous tentons d'y remédier. Peut-être y a-t-il eu quelque réticence dans certaines régions. Dans une organisation de la taille de la nôtre, qui s'étend de l'Atlantique jusqu'au Pacifique, on a affaire à toutes sortes de personnalités différentes. Certains sont très enthousiastes et désireux d'agir, d'autres peuvent être plus réticents à s'écarter du chemin connu et familier. C'est une combinaison de facteurs.

Cependant, au niveau de l'administration centrale, nous sommes sincèrement désireux d'avancer et résolus à déterminer comment nous pouvons le faire plus rapidement.

Le sénateur Taylor: Vous avez mentionné que vous fournissez vos services sous contrat. Des pressions sont-elles jamais exercées par vos clients pour vous faire acheter votre carburant auprès de certains fournisseurs? Lorsqu'une municipalité fait appel à vous, vous demande-t-elle de vous ravitailler dans certaines stations-service ayant peut-être des liens avec le conseil municipal local?

M. Dupuis: De façon générale, nous essayons de reverser une part aussi grande que possible de l'argent que nous touchons à cette collectivité. Nous sommes là en raison d'un contrat. Nous essayons de contribuer en retour à la collectivité. Habituellement, on ne nous impose pas de fournisseur de carburant mais, dans les localités les plus petites, nous n'avons parfois pas de choix.

Le sénateur Taylor: Certaines petites villes ont peut-être cinq casernes de pompier mais une seule installation débitant du GPL ou du propane. Est-ce un obstacle? Je sais, de par mon expérience de la vie politique provinciale, que l'on s'attend toujours à ce que la GRC dissémine ses largesses, mais vous ne pouvez pas toujours faire cela s'il n'y a qu'un ou deux postes de ravitaillement en GPL.

M. Dupuis: Ce pourrait être un problème si seulement une station sur cinq pouvait nous approvisionner.

Le sénateur Taylor: Lorsque des représentants des compagnies de propane et autres fournisseurs de gaz ont comparu ici, j'ai retiré l'impression qu'ils seraient très heureux que nous imposions par une loi le recours à leurs produits, c'est-à-dire forçons les gens à acheter auprès d'eux. Avez-vous jamais envisagé de demander à ces fournisseurs de carburant de remplacement de vous offrir un ou deux véhicules tout équipés? Après tout, ce serait pour eux de la bonne publicité. Vous êtes un gros acheteur. Je ne puis imaginer qu'un autre consommateur ne demanderait

Mr. Dupuis: In British Columbia we did receive one on loan for a trial. It was a Crown Victoria which ran on natural gas. The trial lasted for about two or three weeks.

I would point out that if they did provide us with a vehicle, we would have to drill holes in it to install our communications equipment and wiring.

Senator Taylor: You will not be able to sell it to a taxi company.

Mr. Dupuis: I wonder if they would be willing to lose that money in a sense. We do have an unmarked car on loan.

Senator Taylor: Senator Kenny mentioned that 96 per cent of the fleet has access to propane. As a person who drives a motor home occasionally across this country, I know that you often come across the small gas station at the edge of town that is open only on week days, so I know that it is not always available.

Senator Kenny: We have your new report. Is it intended to replace the report we received before, or do you still stand by this report and with what we heard from Assistant Commissioner Richter? It seems that what we heard today is a little different from what we heard last time.

Mr. Dupuis: It is, sir. We are going to be more positive, naturally. We are now very positive about moving forward and, as Chief Superintendent Boire and I said before, we want to ensure that the bill is complied with within the force, and we are the leaders of the police force.

Senator Adams: How many kilometres must be on your vehicles before they are traded in?

Mr. VanDusen: We normally keep the unmarked vehicles at approximately 130,000 kilometres.

Senator Adams: What is the maximum life of one of your vehicles before it is replaced?

Mr. VanDusen: They are renewed anywhere between three to four years.

Senator Adams: Most northern communities are now serviced with scheduled flights and charters, but the RCMP still use small aircraft such as Twin Otters. What are the fuel costs and other costs which you pay each year to operate a Twin Otter?

Mr. Boire: The planes are still used for policing matters as well as for transporting prisoners. Quite often the commercial airlines will not take them.

Mr. Dupuis: On the question of fuel costs, we have reduced our air services. As a matter of fact, in the Newfoundland area we have reduced down to two helicopters and one plane. We only have one Twin Otter Beaver that brings the prisoners from

pas à ces compagnies de leur fournir un véhicule neuf à mettre à l'essai.

M. Dupuis: Nous en avons reçu un en prêt en Colombie-Britannique. C'était une voiture Crown Victoria fonctionnant au gaz naturel. L'essai a duré environ deux ou trois semaines.

Je vous signale que s'ils nous fournissaient un véhicule, nous devrions percer des trous dans la carrosserie pour installer notre matériel de communication et nos fils.

Le sénateur Taylor: Ils ne pourraient alors plus le revendre comme taxi.

M. Dupuis: Je ne sais pas si elle serait prête à essuyer cette perte. La voiture qui nous a été prêtée était une voiture banalisée.

Le sénateur Taylor: Le sénateur Kenny a indiqué que 96 p. 100 du parc automobile a accès au propane. Je circule moi-même occasionnellement en autocaravane dans le pays, je sais qu'il m'arrive souvent de tomber sur un poste d'essence, à la lisière d'une petite ville, qui n'ouvre que les jours ouvrables de la semaine, et je sais donc que le propane n'est pas toujours disponible.

Le sénateur Kenny: Nous avons votre nouveau rapport. Est-il destiné à remplacer celui qui nous a été remis précédemment ou bien maintenez-vous toujours ce que vous y disiez et ce que nous a dit le commissaire adjoint Richter? Il me semble que ce que nous avons entendu aujourd'hui diffère un peu de ce qui nous a été dit la dernière fois.

M. Dupuis: C'est vrai, monsieur. Nous nous montrons plus positifs, naturellement. Nous sommes maintenant très positifs concernant ce projet et, comme le surintendant principal Boire et moi-même l'avons déjà dit, nous allons veiller à ce que le projet de loi soit appliqué par la GRC, et nous sommes la principale organisation de police.

Le sénateur Adams: À partir de quel kilométrage changez-vous vos véhicules?

M. VanDusen: Nous gardons normalement les véhicules banalisés jusqu'à 130 000 kilomètres environ.

Le sénateur Adams: Quelle est la durée de vie maximale de vos véhicules avant que vous les remplaciez?

M. VanDusen: Nous les remplaçons après trois ou quatre ans.

Le sénateur Adams: La plupart des localités du Nord sont maintenant desservies par des compagnies aériennes de ligne régulière et de nolisement, mais la GRC continue à avoir ses propres aéronefs, tels que les Twin Otters. Quels sont les coûts en carburant et les autres frais d'un Twin Otter, par an?

M. Boire: Nous continuons à utiliser ces avions pour du travail de police tel que le convoyage de détenus. Très souvent, les lignes commerciales n'acceptent pas de les prendre à bord.

M. Dupuis: Pour ce qui est du coût en carburant, nous avons réduit le nombre de nos vols. De fait, dans la région de Terre-Neuve, nous ne possédons plus que deux hélicoptères et un avion. Nous n'avons qu'un seul Twin Otter Beaver pour convoier

Labrador to St. John's, to the mainland. That is their primary usage. The same situation applies to our aircraft out west.

Senator Adams: In the old days when the RCMP had to transport somebody to a jail they would use a sled. Now, the RCMP fly into the communities, pick up prisoners, and take them to the prison in Yellowknife or somewhere else.

You are using a plane such as a Twin Otter for 12 months of the year, and paying salaries to pilots and any other staff, and my concern is that the money spent on gasoline for the plane might be used to purchase new cars.

Senator Kirby: When your analysis system is developed to the point that you have your alternative fuels feasibility analysis, which is the analysis you will do before deciding what vehicles to buy, would you let us see the analysis pro forma? I would like to have some understanding of the analysis process you undertook.

Mr. Dupuis: Yes, we will, sir.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much. We look forward to seeing you again in October. We look forward to your continued progress in this area.

Mr. Yarnell, welcome back. We are ready for your presentation. What is the topic you wish to address today, sir?

Mr. Robert Yarnell, Director, Corporate Affairs, Superior Propane Inc.: I will spend some time this morning bringing you up to date on the propane industry's work, that of Superior Propane, and some other work that applies to our industry as it relates to the development of propane in Canada.

Before we start, I just want to address a point raised in the RCMP presentation by using a slide which illustrates the back of a Crown Victoria. This shows a 105-litre capacity tank installed in a dual fuel application. The type of application that the London police force uses, as was stated, has the tank underneath, so that the space that this tank takes under the back of the window is not taken.

The hose assembly is the piping that eventually connects to the refuelling connection, and the issue of any vapours or valves is addressed in the installation of this type of a tank by a vapour seal. There is aluminum casing that fits over all the valves on the tank, so should any vapour escape from that valve or that area, it is then exhausted to the outside. There would be no accumulation in an enclosed space using this installation.

Senator Taylor: Would you care to comment on the fact that they store their vehicles in underground garages with impunity? Does that concern you?

Mr. Yarnell: Underground parking and the restriction of these vehicles stems from old practices that did not include this type of venting. This equipment design was not in place. There is now what is called an "80 per cent stop-fill valve." The people who deal with provincial codes and regulations across the country have acknowledged that the likelihood of vapour escaping and

les détenus du Labrador et de St. John's jusqu'au continent. C'est leur principale utilisation. La même chose s'applique à nos avions de l'Ouest.

Le sénateur Adams: Dans l'ancien temps, lorsque la GRC devait emmener quelqu'un en prison, elle utilisait un traîneau. Aujourd'hui, la GRC vient prendre les détenus en avion pour les emmener en prison à Yellowknife ou ailleurs.

Vous utilisez un avion comme le Twin Otter pendant 12 mois de l'année et payez leur salaire aux pilotes et autres personnels et je me demande si l'argent dépensé pour le carburant de ces avions ne pourrait pas être mieux utilisé à acheter de nouvelles voitures.

Le sénateur Kirby: Lorsque votre système d'analyse sera suffisamment au point pour vous permettre de déterminer la viabilité des carburants de remplacement, c'est-à-dire l'analyse que vous voulez effectuer avant de décider quels véhicules acheter, pourrions-nous en voir les résultats? J'aimerais bien connaître le processus d'analyse que vous suivez.

M. Dupuis: Oui, certainement, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Nous sommes impatients de vous revoir en octobre. Nous sommes impatients de voir les progrès que vous allez réaliser dans ce domaine.

Monsieur Yarnell, vous êtes de nouveau le bienvenu. Nous sommes prêts à entendre votre exposé. De quel sujet allez-vous traiter aujourd'hui, monsieur?

M. Robert Yarnell, directeur, Affaires commerciales, Superior Propane Inc.: Je vais consacrer quelque temps ce matin à vous mettre à jour sur le travail effectué par l'industrie, celui fait par Superior Propane et à vous parler de quelques autres travaux liés au développement du propane au Canada.

Avant de commencer, j'aimerais revenir sur un point soulevé dans l'exposé de la GRC en projetant une diapositive qui montre l'arrière d'une Crown Victoria. Vous voyez là un réservoir de 105 litres installé dans une application à carburant mixte. Le modèle utilisé par la police de London a son réservoir placé en dessous, si bien que l'espace occupé par le réservoir, sous la fenêtre arrière, n'est pas occupé.

La tuyauterie que vous voyez est celle qui se branche sur la valve de remplissage et le problème des vapeurs avec ce type de réservoir est réglé au moyen d'un joint d'étanchéité. Une tubulure en aluminium recouvre toutes les valves du réservoir, si bien que si du gaz devait s'échapper par cette valve ou dans cette partie, il est ventilé vers l'extérieur. Avec une installation de ce type, il ne peut donc y avoir aucune accumulation de gaz dans un espace confiné.

Le sénateur Taylor: Pourriez-vous nous parler du fait qu'ils entreposent impunément leurs véhicules dans des garages souterrains? Est-ce que cela vous préoccupe?

M. Yarnell: Les restrictions imposées au stationnement souterrain de ces véhicules sont une survivance de l'époque où ce genre de ventilation n'existait pas. Ce dispositif n'existait pas alors. Aujourd'hui, il y a ce que l'on appelle une «valve de coupure de remplissage à 80 p. 100». Les responsables des codes et règlements provinciaux dans tout le pays ont reconnu que la

creating an issue is negligible and does not warrant any consideration when it comes to rules pertaining to underground parking or similar types of rules.

This particular installation, as well, would have an 80 per cent stop-fill. That means that when the tank is 80 per cent full, which is the legal limit that you can fill a propane tank to, then the refuelling process stops automatically. In the old days, a tank would be refilled by somebody at the site and they would stop when a valve began to spit liquid propane out of the tank. Sometimes the operator would then round it up to the nearest dollar, or whatever, thereby putting more than 80 per cent of the volume into the tank and creating the possibility that, if that refuelling process had been done in the cold, and then the vehicle was moved to a warm environment, there would be an expansion of the fluid and the vapour in the tank, and a risk that it would then over-pressure.

From a technical point of view the issue of overfilling a tank has been addressed with the stop-fill valve, and from a vapour-escaping point of view when tanks are installed in an enclosed space such as this, the vapour seal system is a requirement and eliminates that concern.

I want to take a minute to review two slides from the presentation made a year ago, to provide a context for the propane business and the auto propane business in Canada.

Eighty per cent of Canada's propane is produced as a co-product of the production of natural gas. Approximately 9 billion litres a year are produced, 3 billion of which are used in Canada, and 6 billion litres are exported into the United States and are generally used as a petrochemical feedstock.

Propane is also produced in refineries. As a refinery fuel, it is generally not the type of propane we like to buy because it can contain other molecules that are not always desirable in an automobile. Propane is transported from its production sites in the west through pipelines, and by railroads and truck fleets, and then it is handled by marketing companies such as Superior, ICG, and about 80 other propane marketing businesses across the country.

The auto propane business in Canada sees 1.3 billion litres a year of propane sold to fuel 150,000 vehicles. That is roughly 8,600 litres of propane per vehicle per year.

Senator Spivak: What is its percentage of the fuels market?

Mr. Yarnell: Propane is around 2.5 per cent of the transportation energy demand consumed by about 1 per cent of the vehicle population. It is skewed towards higher consuming vehicles.

Auto propane has developed, by way of fuel attributes, its supply and infrastructure properties, vehicle availability through OEM, and certified conversions as well as life cycle performance characteristics. These three elements, in our view, lead to an ongoing cycle of satisfaction in the 150,000 vehicles that use propane today, and we work, in the business, to see that this cycle

probabilité de fuites dangereuses est négligeable et ne justifie plus l'interdiction du stationnement souterrain ou de règles similaires.

Cette installation que vous voyez est également munie d'une valve d'arrêt à 80 p. 100. Cela signifie que lorsque le réservoir est plein à 80 p. 100, la limite légale de remplissage d'un réservoir de propane, le remplissage s'arrête automatiquement. Auparavant, lorsque le pompiste remplissait le réservoir, il s'arrêtait lorsque du propane liquide commençait à s'échapper par la valve. Mais parfois il continuait à remplir jusqu'à obtenir un chiffre en dollars rond, remplissant ainsi le réservoir à plus que 80 p. 100, ce qui créait le risque que, si le remplissage était effectué par temps froid et que le véhicule stationnait ensuite dans un garage chauffé, il y ait une expansion du fluide et une surcompression.

Techniquement, le problème du surremplissage d'un réservoir a été réglé par l'installation d'une valve d'arrêt de remplissage, et du point de vue de l'accumulation de vapeur dans un espace confiné par le dispositif d'étanchéité.

Je voudrais prendre une minute pour projeter de nouveau deux diapositives tirées de l'exposé présenté il y a un an, afin de vous donner le contexte de la production de propane au Canada et de sa consommation par les automobiles.

Quatre-vingts pour cent du propane canadien est obtenu en tant que co-produit de la production de gaz naturel. La production est de neuf milliards de litres par an, dont trois milliards sont consommés au Canada et six milliards exportés aux États-Unis, principalement comme charge d'alimentation de raffinerie.

Du propane est également produit en raffinerie. Ce dernier n'est généralement pas du type que nous aimons acheter car il peut contenir d'autres molécules dont la présence n'est pas toujours souhaitable dans une automobile. Le propane est transporté depuis les lieux de production dans l'Ouest par gazoduc, et par chemin de fer et camion citerne, puis distribué par des compagnies de commercialisation telles que Superior, ICG et près de 80 autres sociétés de distribution du propane à travers le pays.

Au Canada, près de 150 000 véhicules consomment près de 1,3 milliard de litres de propane par an, soit environ 8 600 litres par véhicule et par an.

Le sénateur Spivak: Quel est son pourcentage du marché total des carburants?

M. Yarnell: Le propane représente environ 2,5 p. 100 du marché des carburants de transport, et il est consommé par environ 1 p. 100 des véhicules du parc automobile. Le propane est consommé surtout par des véhicules à gros kilométrage annuel.

Les facteurs qui influent sur la consommation de propane automobile sont l'infrastructure de ravitaillement, la disponibilité de véhicules équipés en usine ou convertis, de même que les caractéristiques de rendement sur le cycle de vie. Ces trois facteurs, à notre sens, déterminent la satisfaction du client avec les 150 000 véhicules qui roulent aujourd'hui au propane, et nous

continues, because it does not work as soon as one part of it fails to deliver.

With specific reference to Bill S-7, I will touch on what has happened in the last year. We have been in close contact with NR Canada as the lead department in implementing action on Bill S-7, specifically the demonstration project they have initiated. We have also worked with Canada Post on some work that they have done on vehicles.

Through 1995 our investment in capital in auto propane sites and projects was about \$570,000. In addition, we have incurred about \$400,000 of installation costs, soft costs, and, as part of our ongoing maintenance program, we spent approximately \$3 million on maintenance of the 2,000 dispensers that are within our scope.

The industry undertook some significant work in British Columbia through the year as a result of work that was done by the propane and natural gas industries in B.C. In 1994, the B.C. environment ministry caused formation of a task force to address conversion emissions standards. They had seen through their aircare work that the performance of some alternative fuels, propane and natural gas, was less than they expected, and wanted the industry to jointly work to resolve those concerns.

That was completed in September of 1995 and then was further developed by the propane industry by implementing a number of memoranda of understanding among the equipment manufacturers, distributors, conversion dealers and fuel suppliers. The goal, through this process, was to bring together an often fragmented business of delivering a vehicle conversion to improve the overall calibre and quality of that work so that the emissions expectations of government and customers would be met.

A key part of the emissions standard was the expectation that conversion kits would be certified as to their emissions performance. This was something that previously was not expected or called for. To facilitate, or to make that certification possible, Superior initiated and led work on a technical development centre that is now located in Concord, just north of Toronto. It is a unique auto propane development centre. It is unique to the propane industry in that its objectives are to design and engineer emissions test conversion configurations. It is outfitted with an IM240 emissions laboratory similar to facilities that test vehicles as a business. The capital cost of over \$800,000 was funded by Superior, and the annual operating cost is currently being shared by Superior and ICG.

That development centre, in the course of its work late in 1995, went through the 1995 fleet vehicle platform offerings that were available to fleet customers. All of these platforms have been put

veillons à ce que ce cycle de satisfaction se maintienne, car il s'effondre dès lors qu'un des éléments laisse à désirer.

Pour ce qui est plus particulièrement du projet de loi S-7, je vais faire le point des événements de l'année écoulée. Nous avons été en contact étroit avec Ressources naturelles Canada, le ministère principalement chargé de l'exécution du projet de loi S-7, avec notamment le projet de démonstration qu'il a lancé. Nous avons également collaboré avec Postes Canada à certains travaux que la société a réalisés sur les véhicules.

Dans le courant de l'année 1995, nous avons investi près de 570 000 \$ pour la création de postes de ravitaillement en propane. En outre, nous avons encouru près de 400 000 \$ de frais d'installation, de frais de financement et, dans le cadre de notre programme d'entretien continu, nous avons dépensé près de 3 millions de dollars pour l'entretien des 2 000 distributeurs relevant de nous.

L'industrie a entrepris quelques travaux importants en Colombie-Britannique dans le courant de l'année, suite au travail qui avait été effectué par les industries du propane et du gaz naturel de Colombie-Britannique. En 1994, le ministère de l'Environnement de Colombie-Britannique a mis sur pied un groupe de travail sur les normes d'émission des véhicules convertis. En effet, le ministère avait constaté dans le cadre de son programme Aircare que le rendement écologique de certains carburants de remplacement, dont le propane et le gaz naturel, était moindre que ce qu'on espérait et voulait une collaboration de l'industrie pour remédier à ces problèmes.

Ce travail a été achevé en septembre 1995, puis prolongé par l'industrie du propane par le biais de la mise en place d'un certain nombre de protocoles d'entente signés avec des constructeurs et distributeurs d'équipement, installateurs de dispositifs de conversion et fournisseurs de carburant. Le but était de rassembler un secteur de conversion des véhicules souvent fragmenté, de façon à améliorer le calibre et la qualité d'ensemble de ce travail de façon à satisfaire aux attentes des pouvoirs publics et des clients en matière d'émissions.

Un élément clé de la norme d'émissions était l'idée d'un mécanisme d'agrément des dispositifs de conversion sur la base de leur rendement. C'est quelque chose qui n'avait pas été prévu ou jugé nécessaire. Pour faciliter ou autoriser cette certification, Superior a pris l'initiative et conduit les travaux de création d'un centre de développement technique, qui est maintenant situé à Concord, juste au nord de Toronto. C'est un centre de développement des dispositifs automobiles au propane unique en son genre. Il vise à concevoir et mettre au point des tests pour vérifier les émissions des divers dispositifs de conversion. Il est équipé d'un laboratoire de mesure des émissions IM240 similaire aux installations professionnelles de contrôle des véhicules. Le coût d'investissement, de plus de 800 000 \$, a été financé par Superior et les frais d'exploitation annuels sont actuellement partagés entre Superior et ICG.

Ce centre de développement a mis sur banc d'essai fin 1995 les différentes plates-formes de véhicules offertes en 1995 aux gestionnaires de parcs. Toutes ces plates-formes sont passées sur

through the emissions tests and satisfy the requirements for emissions performance.

Senator Taylor: What is a platform?

Mr. Yarnell: A platform is the frame of the vehicle upon which they may hang different shapes. General Motors products have different bodies they are mounted on a similar platform.

By way of example, currently, OEM platforms that are available to fleet buyers include the platform used by Chrysler in their liquid fuel injection, full-size van. In the 1996 model year there was a two-month window when that vehicle was available, and over 100 were ordered across Canada. The 1997 model year is continuing with that vehicle and we expect strong sales of up to 1,000 units. In the 1998 model year, we expect Chrysler to put that technology into a pickup truck.

Ford has worked on a QVM program for their F-150 pickup truck, and for quite a number of years now, the F-700 has been available as a propane option. Superior and others are also working with various truck and engine manufacturers to deliver propane engines for vehicles such as school buses and lighter duty trucks and for urban types of use where typically diesel engines are being used. We feel there are prospects and opportunities for the displacement of diesel in those urban areas by the use of propane. Work with the engine manufacturers at that level is continuing.

From a success standpoint, by our count, we had 52 federal fleet conversions by the year end, March 31, 1996, and there was probably an equal number by others, which would amount to about 110 conversions. It is estimated that about 10,000 conversions in the industry would have taken place. About one per cent of our activity is with the federal fleet.

We will go over a few points relating to barriers and the types of experiences we have seen, and some of the steps that we will be taking in the near future. Auto propane barriers to further development fall into two general groups: Federal fleet barriers; and general industry barriers. There are three key factors on the federal fleet side: the age of the fleet, the fleet organization or structure, and what I have called "government purchasing practices." General barriers are auto propane premium and vehicle availability.

Within the federal fleet there are many old vehicles, and it is not a reasonable proposition for us as an alternative fuel supplier to convert a vehicle that has been in operation for two or three years. It will have already accumulated 50,000, 75,000 or more kilometres and if it is converted to run on the alternative fuel anything that then happens to it becomes our problem. That is an inheritance that we would rather not have.

We have been very careful about proceeding with conversions of vehicles that were already in the fleet, and certainly to some extent that would influence the number of vehicles that we have been able to convert to date.

le banc d'essai et leurs émissions ont été jugées conformes aux normes.

Le sénateur Taylor: Qu'est-ce qu'une plate-forme?

M. Yarnell: Une plate-forme est le châssis du véhicule sur lequel on peut monter différentes carrosseries. Les produits de General Motors ont différentes carrosseries montées sur un même châssis.

À titre d'exemple, les plates-formes d'origine actuellement offertes aux acheteurs des parcs-automobiles comprennent la plate-forme utilisée par Chrysler pour sa fourgonnette de dimension normale à injection de carburant liquide. Ce véhicule était disponible pendant une période de deux mois de l'année automobile 1996 et plus de 100 ont été commandés au Canada. Cette option sera offerte également sur le modèle 1997 et nous nous attendons à un chiffre de vente élevé, de plus de 1 000 unités. Nous escomptons que Chrysler monte cette technologie sur une camionnette en 1998.

Ford a travaillé sur un programme QVM pour sa camionnette F-150, et le modèle F-700 est disponible depuis déjà quelques années en option propane. Superior et d'autres travaillent également avec divers constructeurs de camions et de moteurs pour offrir des moteurs à propane pour des véhicules tels que les autobus scolaires et divers camions légers, de type urbain, utilisant habituellement des moteurs diesel. Nous pensons qu'il y a un potentiel de remplacement de ces moteurs diesels par des moteurs au propane sur ces véhicules urbains. Le travail se poursuit avec les fabricants de moteurs à ce niveau.

Du point de vue des succès rencontrés, selon notre comptabilité, il y a eu 52 conversions dans le parc fédéral au 31 mars 1996, à quoi s'ajoute un nombre égal de conversions effectuées par d'autres, pour un total d'environ 110. Dans le secteur privé, on peut chiffrer le nombre des conversions à 10 000. Le parc fédéral représente près de 1 p. 100 de notre activité.

Nous allons maintenant passer en revue certaines des barrières au développement et des expériences que nous avons faites, de même que les mesures que nous prendrons dans le proche avenir. Les obstacles au développement du propane automobile pourraient se diviser en deux grands groupes: les barrières touchant le parc fédéral et les barrières relatives à l'industrie en général. Du côté fédéral, il y a trois grands facteurs: l'âge du parc, la structure du parc et ce que j'appelle les «pratiques d'acquisition gouvernementales». Les barrières générales sont le coût des véhicules au propane et la disponibilité de ces véhicules.

Le parc fédéral comporte quantité de véhicules anciens et il n'est pas viable pour nous, en tant que fournisseur de carburant de remplacement, de convertir un véhicule déjà en service depuis deux ou trois ans. Il aura déjà accumulé 50 000, 75 000 kilomètres ou plus et, s'il est converti à l'utilisation d'un carburant de remplacement, toutes les pannes qu'il subira deviendront notre problème. C'est un héritage dont nous préférons nous passer.

Nous avons été très prudents avec les conversions de véhicules déjà en service et, dans une certaine mesure, cela influence le nombre des véhicules que nous avons pu convertir jusqu'à présent.

Funding cuts prolong the life of the vehicle, and as fleets are downsizing, a smaller number of new vehicles is being purchased. There are not as many opportunities to go back into the fleet and increase the number of alternative fuel vehicles as I think many might have expected some time ago.

In terms of how the fleet is organized, I guess our experience has been that because it is decentralized and distributed across the country, fleet sizes tend to be smaller. That presents a difficulty in communications and it presents a difficulty in that there are fewer higher consuming vehicles per fleet. I think vehicle pooling between departments will naturally increase the per unit usage, and hence ATF candidates, and it has been confirmed that changing behaviour certainly takes some time.

In terms of purchasing practices in the government, we find that the tender approach or the approach of dividing up the work from the conversions, to the fuel supply, to the service, tends to bring that whole process to a low or the lowest common denominator which is where we do not think it should be. Currently we do not see evidence that, within the purchasing rules that exist, that there is a willingness or interest to try to broaden the view of a package of services that can be applied to alternative fuel vehicle provision.

To that end, our view is that that motor vehicle policy and those practices would tend to ultimately favour an OEM product. I think there is room for what I have termed here a central kind of alternative fuel vehicle acquisition entity or process that includes conversions as well as OEM product.

As to general barriers, market conversions continue to be in the range of \$2,500 and sometimes more depending on the amount of under-hood work that needs to be done, and OEM option prices for propane are in the \$2,800 to \$4,000 range. Fleet managers across the country, whether operating a private or a public fleet, pay attention to their costs, and if it costs them more to put a vehicle on alternative fuel than they see it is worth over the life of the vehicle, they will not do it. Our job on this side is to keep those costs down and, as we move more to OEM sourcing of vehicles, it is our hope that those option prices and premiums will reduce.

In terms of propane vehicle availability, some OEM factory produced product is limited. The Chrysler van is available and there are some product available from Ford. After market product conversions that have been through the development centres emissions process are listed earlier in the presentation, and work at this centre continues on the 1996 model year, although that offering is limited at this time. It is our view that some means or mechanism of having the OEMs cooperate with the after market process would certainly increase the selection and shorten the development time to put a properly certified conversion on the road.

Les coupures budgétaires ont pour effet de prolonger la durée de vie des véhicules et, avec la réduction des parcs, le nombre de véhicules neufs achetés diminue. Les perspectives d'accroissement du nombre de véhicules à carburant de remplacement sont donc moindres que ce que l'on pouvait escompter il y a quelque temps.

Pour ce qui est de la structure du parc, nous avons constaté que les parcs individuels tendent à être plus restreints à cause de la décentralisation et de la répartition des véhicules à travers le pays. Cela présente des difficultés de communication et un autre obstacle, en ce sens qu'il y a moins de véhicules à grosse consommation dans chaque parc. Je pense que la mise en commun de véhicules par les ministères va faire augmenter naturellement le kilométrage unitaire et donc le nombre des candidats à la conversion, et notre expérience a confirmé qu'il faut du temps pour modifier les comportements.

Pour ce qui est des pratiques d'acquisition du gouvernement, la méthode des appels d'offres consistant à tronçonner les travaux entre conversion, fourniture du carburant et travaux d'entretien tend à ramener tout le processus au plus petit dénominateur commun, ce qui n'est pas souhaitable à notre avis. Rien ne nous indique à l'heure actuelle, dans le cadre des règles d'achat existantes, une disposition ou une volonté d'élargir les ensembles de service applicables à la fourniture de véhicules à carburant de remplacement.

Nous considérons donc que la politique en matière de véhicules, jointe à ces pratiques, tend à favoriser en fin de compte les produits de série. Il y a place, me semble-t-il, pour une sorte d'entité centrale d'acquisition des véhicules à carburant de remplacement, qui couvrirait à la fois les conversions et les produits de série.

Pour ce qui est des barrières générales, la conversion continue à coûter près de 2 500 \$ et parfois plus, selon la quantité de travail à effectuer sous le capot, et le prix des options des constructeurs d'origine est situé dans une fourchette allant de 2 800 \$ à 4 000 \$. Les gestionnaires de parc automobile, qu'il s'agisse d'un parc public ou privé, prêtent attention à leurs coûts et si le coût d'un véhicule à carburant de remplacement va être supérieur à l'économie réalisée sur la durée de vie de ce véhicule, ils s'abstiendront. Pour notre part, notre tâche est de comprimer ces coûts et nous espérons, avec la tendance croissante vers les véhicules équipés en usine, que le prix de ces options va diminuer.

Pour ce qui est de la disponibilité de véhicules au propane, certains modèles produits en usine sont disponibles en quantité limitée. La fourgonnette Chrysler est disponible et Ford offre également certains modèles. L'exposé donne la liste des dispositifs de rétroconversion qui sont passés sur le banc d'essai du centre de développement et ce dernier travaille actuellement aux essais sur les modèles de 1996, bien que le nombre de ces modèles soit limité. Nous estimons que s'il existait un moyen ou un mécanisme pour faire coopérer les constructeurs automobiles avec les fabricants de dispositifs de rétroconversion, il en résulterait un plus grand choix, et le délai de mise sur le marché d'un dispositif de conversion dûment certifié diminuerait.

To close, propane continues to evolve. We have been a leader as an alternative fuel in Canada for the last 15 years and that status continues. The federal and provincial governments have always been key supporters of propane, both with grant programs and tax treatments. Greening initiatives, both federal and provincial, will assist growth. Bill S-7 and fleet downsizing will also help.

We expect that public interest and demand will grow as these initiatives continue to deliver the support that is needed to move along.

If you have any questions, I will be happy to answer them.

Senator Kenny: Mr. Yarnell, what percentage of the propane market does your company have in Canada?

Mr. Yarnell: It varies by region, but it is approximately 40 per cent.

Senator Kenny: You listed the success that you had with Bill S-7 to date. I take it that is something less than you were expecting?

Mr. Yarnell: While we did not have a set target because the data that was available to us a year or more ago was limited, we would have hoped for greater success.

Senator Kenny: Do you attribute that to the fact that the regulations are not out yet? Do you expect that, when the regulations are clear, things will quickly change?

Mr. Yarnell: I think the force and effect of the regulations on April 1 will be very significant.

Senator Kenny: All good things come with time.

Mr. Yarnell: Yes.

Senator Kenny: Could you tell us briefly about the range of propane as compared to gasoline in, say, a Crown Victoria. Then could tell us about the range in a dual fuel vehicle?

Mr. Yarnell: The tank that I showed in the slide is a 105 litre, useable volume of propane. That translates to approximately 80 litres of useable gasoline equivalent fuel. A typical conversion factor is 1.3 litres of propane for an equivalent litre of gasoline. The Ford Crown Victoria comes with a 20 gallon or 75 litre gasoline tank. The 105 litre tank is slightly larger in terms of energy content than the gasoline tank that the vehicle is equipped with from the factory.

Seventy-five to 80 litres of fuel will take that vehicle, either gasoline or propane, roughly 500 kilometres. In a dedicated vehicle, either gasoline or propane, you would get a range of slightly more than 500 kilometres out of a tank. In a dual fuel application you will approach 1,000.

Senator Kenny: Do you have police users who are finding dual fuel vehicles useful?

Pour conclure, le secteur du propane continue à évoluer. Nous sommes un pionnier du carburant de remplacement au Canada depuis 15 ans et le restons. Les gouvernements fédéral et provinciaux nous ont toujours fortement appuyés, tant au moyen de subventions que d'avantages fiscaux. Les initiatives écologiques, tant au niveau fédéral que provincial, faciliteront la croissance. Le projet de loi S-7 et la réduction de la taille des parcs seront également des facteurs favorables.

Nous nous attendons à ce que l'intérêt du public et la demande continuent à croître au fur et à mesure que ces initiatives feront sentir leurs effets, nous apportant l'aide dont nous avons besoin pour avancer.

Si vous avez des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

Le sénateur Kenny: Monsieur Yarnell, quelle est la part de votre compagnie du marché canadien du propane?

M. Yarnell: Cela varie selon les régions, mais elle est d'environ 40 p. 100.

Le sénateur Kenny: Vous avez parlé des effets du projet de loi S-7 jusqu'à présent. J'imagine qu'ils sont moindres que ce que vous aviez espéré?

M. Yarnell: Nous n'avions pas d'objectif précis car les données dont nous disposions il y a un an ou plus étaient limitées, mais nous espérons mieux.

Le sénateur Kenny: Attribuez-vous cela au fait que le règlement d'application n'est pas encore promulgué? Pensez-vous que lorsqu'il le sera, la situation va évoluer rapidement?

M. Yarnell: Je pense que l'entrée en vigueur du règlement le 1^{er} avril aura un effet très notable.

Le sénateur Kenny: Toutes les bonnes choses prennent du temps.

M. Yarnell: Oui.

Le sénateur Kenny: Pourriez-vous nous parler brièvement du rayon d'autonomie d'une voiture, mettons une Crown Victoria, fonctionnant au propane, comparé à celui d'une voiture à essence. Pourriez-vous nous dire également le rayon d'autonomie d'une voiture à double alimentation?

M. Yarnell: Le réservoir que je vous ai montré sur la diapositive a un volume utile de 105 litres de propane. Cela correspond à environ 80 litres d'essence. En effet, le facteur de conversion typique est de 1,3 litre de propane pour un litre d'équivalent essence. Le modèle Crown Victoria de Ford est livré avec un réservoir à essence de 20 gallons, ou 75 litres. Le réservoir de 105 litres a donc un contenu énergétique légèrement supérieur à celui du réservoir à essence monté en usine.

Cette voiture, avec 75 à 80 litres de carburant, soit essence soit propane, peut parcourir environ 500 kilomètres. Donc, avec un plein, soit d'essence soit de propane, vous pouvez faire un peu plus de 500 kilomètres. Dans une application à double combustible, vous avoisinerez les 1 000 kilomètres.

Le sénateur Kenny: Y a-t-il des services de police qui trouvent utile le véhicule à double carburant?

Mr. Yarnell: We have had reports of an RCMP detachment in northern B.C. that uses a dual fuel application to reduce the number of refuelling stops that they need to take on prisoner transport routes.

Senator Kenny: How many refuelling stations are there in Canada for propane, and how does that compare to diesel?

Mr. Yarnell: They are roughly equivalent. Diesel is available at 4,700 odd locations; propane is available at roughly 5,000.

Senator Kenny: So you have any statistics to compare the accident rate or the problem rate with propane or natural gas with gasoline? Are there many explosions?

Mr. Yarnell: No. I do not have any statistics that show the performance of any fuel in that respect. I know that the police forces that we count as customers would not use it as their fuelling choice if they felt it was going to diminish the safety of the officers while they were in the vehicles.

Senator Kenny: Have any of your police customers had safety problems using propane?

Mr. Yarnell: Not that I am aware of.

Senator Kenny: My last question, Mr. Chairman, relates to funding of conversions. When you were here encouraging us to pass the bill through the legislature, you mentioned that you had a program that you would offer to assist with the financing of conversions. Basically, it was a way to deal with the additional initial costs, and then it resulted in a payback over time because of the less expensive price of your fuel. Do you still have a program like that and is it available to government departments?

Mr. Yarnell: The comment that we made a year ago stands.

Senator Kenny: Would you please describe it to the committee again?

Mr. Yarnell: In essence, the concept is that it is for financing the costs of the conversion and then amortizing the cost of that conversion over a period of time. That would be a service we would provide, together with a contract for the provision of fuel and service in a life-cycle approach to the fuel choice for the vehicle.

Senator Kenny: What sort of response have you gotten from the RCMP, for example, when you put that proposition to them?

Mr. Yarnell: None of the federal fleet conversions we have done has been done in that way. They have chosen instead — the departments involved in the demonstration program — to purchase conversions outright and fuel where they see fit.

Senator Kenny: They have chosen to finance it themselves?

Mr. Yarnell: Correct.

Senator Taylor: Why do you not use the cellular phone technique when you are selling propane? The phone is provided free because the supplier knows the purchaser will use it. Could you set up a rebate system whereby, after purchasing so many litres of propane, the buyer would send in his certificate or receipt and he would get so much money back? Eventually the conversion would be paid for by the purchase of propane.

M. Yarnell: On nous a signalé qu'un détachement de la GRC dans le nord de la Colombie-Britannique utilise l'application à double carburant pour réduire le nombre des arrêts de ravitaillement lors du convoi de détenus.

Le sénateur Kenny: Combien de stations de distribution de propane y a-t-il au Canada, comparées à celles vendant du gazole?

M. Yarnell: C'est à peu près le même nombre. On trouve du gazole dans 4 700 stations-service environ et du propane dans près de 5 000.

Le sénateur Kenny: Avez-vous des statistiques comparatives sur le taux d'accidents ou de problèmes avec le propane ou le gaz naturel, comparé à l'essence? Y a-t-il beaucoup d'explosions?

M. Yarnell: Non. Je n'ai de chiffres comparatifs pour aucun des carburants. Je sais que les services de police qui font partie de notre clientèle n'opteraient pas pour ce carburant s'ils considéraient qu'ils font courir des risques accrus à leurs agents dans leur véhicule.

Le sénateur Kenny: Est-ce que votre clientèle policière a jamais rencontré des problèmes de sécurité dus au propane?

M. Yarnell: Pas que je sache.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, ma dernière question porte sur le financement des conversions. Lorsque vous nous encouragez à adopter le projet de loi, vous disiez que vous alliez offrir un programme d'aide au financement des conversions. Essentiellement, c'était une façon de financer le coût initial supplémentaire, avec un remboursement effectué au moyen des économies dégagées par votre carburant moins coûteux. Avez-vous toujours un tel programme et l'offrez-vous aux ministères?

M. Yarnell: Ce que nous avons dit il y a un an vaut toujours.

Le sénateur Kenny: Pourriez-vous rappeler au comité en quoi consiste ce programme?

M. Yarnell: En gros, l'idée est que nous faisons la mise de fonds pour la conversion, dont le coût est ensuite amorti sur une certaine période. C'est un service que nous offrons, combiné à un contrat pour la fourniture de carburant et l'entretien sur la durée de vie du véhicule ainsi converti.

Le sénateur Kenny: Quelle a été la réaction de la GRC, par exemple, à cette proposition?

M. Yarnell: Aucune des conversions du parc fédéral n'a été effectuée de cette façon. Les ministères participant au programme pilote ont plutôt choisi de payer eux-mêmes la conversion et de s'approvisionner en carburant là où ils veulent.

Le sénateur Kenny: Ils ont choisi de financer les conversions eux-mêmes?

M. Yarnell: Exact.

Le sénateur Taylor: Pourquoi n'utilisez-vous pas la technique du téléphone cellulaire pour vendre le propane? Le téléphone est fourni gratuitement car le fournisseur sait que le client va s'en servir. Ne pourriez-vous avoir un système de remise tel que, après l'achat de x litres de propane, le client vous envoie son certificat ou son reçu et touche une certaine prime? Ainsi, la conversion finira par être défrayée par le biais de l'achat de propane.

Senator Kenny: They do that anyway.

Mr. Yarnell: I am not quite sure of your question.

Senator Taylor: You are advancing the cash. It does not costing the person anything out of his pocket. However, with a rebate system, if the person uses 10,000 litres of your propane, he will eventually get all his money back. They would put up the money, but they would get their cash back. You are arguing that if they use it, they will recoup the money.

Senator Kenny: The initial offer basically was that they would finance the conversion and the user would pay gasoline prices until he had paid off the cost of the conversion, and then the price would drop down to whatever the price of propane was.

Mr. Yarnell: That was Mr. Munkley's approach to financing.

Senator Kenny: It was not your approach. Mr. Munkley represents the natural gas competition.

Senator Taylor: Cellular phone businesses do quite well using that approach.

Is there any actual difference between propane and natural gas in terms of operation?

Senator Kirby: As a supplementary to your first question, you said that the biggest obstacle to an ordinary citizen converting would be the initial capital outlay. Senator Taylor's question is: Can you, in effect, finance the capital outlay and have them effectively repay you for that capital outlay over a certain period of time by adjusting the price that these particular people would pay for fuel? That way you have the conversion, you have the sales, and the consumer is not out the initial capital outlay.

Mr. Yarnell: Traditionally, the approach we have taken is to take the cost of that conversion and divide it usually by twelve months, 12 equal payments. From an administrative point of view, it is a one-time setup in the credit card system. That is the way it has been managed.

For the federal fleet, I believe the intention was to take it over 24 months.

Senator Kirby: I have two comments. The first is that I understand your response to be that is the way you have traditionally done it. Senator Taylor was suggesting that, perhaps, you ought to think of a non-traditional way. The second is that I am surprised that you offered the government, and I presume other large corporations who can frankly deal with the capital cost problem a lot easier than individuals, a 24-month payout period and only a 12-month payout period to the people who can least afford the initial capital cost. I do not know why you would not offer the 24 months to everybody since that is obviously acceptable.

Mr. Yarnell: Very few of our fleet customers use or ever ask for financing.

Senator Kirby: You offer them a deal knowing they will not take it up.

Le sénateur Kenny: C'est ce qu'ils font déjà.

M. Yarnell: Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question.

Le sénateur Taylor: Vous avancez les fonds. Le client ne paye rien de sa poche. Mais vous pourriez aussi avoir un système de remise tel que, si la personne consomme 10 000 litres de votre propane, vous lui remboursez le prix de la conversion. Le client avancerait l'argent, mais le récupérerait ensuite. C'est une façon de montrer que s'il se convertit au propane, il va récupérer la mise de fonds.

Le sénateur Kenny: L'offre initiale était que le fournisseur payait la conversion et l'utilisateur payait le propane au prix de l'essence jusqu'au remboursement du coût de la conversion, et ensuite il bénéficiait du moindre prix du propane.

M. Yarnell: C'était la méthode de financement de M. Munkley.

Le sénateur Kenny: Ce n'était pas la vôtre. M. Munkley représente votre concurrent, le gaz naturel.

Le sénateur Taylor: Les entreprises de téléphone cellulaire s'en tirent très bien en utilisant cette méthode.

Y a-t-il une différence réelle entre le propane et le gaz naturel, sur le plan du fonctionnement du véhicule?

Le sénateur Kirby: En guise de complément à votre première question, vous disiez que le plus gros obstacle empêchant un consommateur ordinaire de se convertir était la mise de fonds initiale. La question du sénateur Taylor est celle-ci: ne pourriez-vous, dans la pratique, financer la dépense initiale et la faire rembourser par le client sur une certaine période en jouant sur le prix du carburant payé par le client? Ainsi, vous avez la conversion, vous avez le volume de vente et le client n'a pas à déboursier la mise de fonds initiale.

M. Yarnell: La méthode que nous avons choisie est que nous prenons le coût de la conversion et le divisons par 12 mois, pour obtenir 12 traites d'un montant égal. C'est simple du point de vue administratif, car il n'y a qu'une seule opération dans le système de la carte de crédit. C'est ainsi que le programme a été administré.

S'agissant du parc automobile fédéral, je crois que l'intention était de prolonger le remboursement sur 24 mois.

Le sénateur Kirby: J'ai deux remarques. Premièrement, votre réponse décrit les méthodes traditionnelles que vous avez suivies. Le sénateur Taylor disait que vous devriez rechercher quelque chose de moins conventionnel. Deuxièmement, je suis surpris que vous offriez au gouvernement, et je présume aux autres grandes sociétés qui ont, franchement, beaucoup plus les moyens de payer la mise de fonds initiale que les particuliers, des conditions plus favorables avec un délai de remboursement de 24 mois, contre seulement 12 mois pour ceux qui ont moins de moyens. Je ne sais pas pourquoi vous n'offrez pas les 24 mois à tout le monde, puisque c'est manifestement possible pour vous.

M. Yarnell: Très peu de nos gros clients utilisent ou demandent un financement.

Le sénateur Kirby: Vous leur offrez des facilités en sachant qu'ils ne s'en serviraient pas.

Mr. Yarnell: Those are your words.

Senator Kirby: I am just making a statement on the basis of what you said. It does seem to me, however, that if you are prepared to offer that to big users you ought to be prepared to offer it to small users because you would not offer it to big users if it was not economically justified from the corporation standpoint. I do not know why you would not do it for small users unless you are concerned that they might actually use it.

Mr. Yarnell: Senator, the offer of 24 months to the government was in response to an interest they expressed in having a lengthy term.

Senator Kirby: I think we can easily get consumers to express the same interest.

Senator Taylor: I think that the propane market is not a very aggressive market. You just seem to wait for cherries to fall off the trees rather than going out and encouraging people to convert. I think there are other ways of going about it. Of course, a lawyer will tell you that you can put a lien against a car, if someone who had converted did not use enough litres of propane to make up the cost of conversion. It is not my job to suggest how you should conduct your business. I am sure that every politician, because he or she has had to do a selling job every four years, can think of all sorts of gimmicks.

Is there a difference between propane and natural gas? Are they interchangeable?

Mr. Yarnell: No, natural gas remains a gas. Propane is a liquid when it is in the cylinder in the vehicle. Propane's boiling point is minus 40 celsius; natural gas systems operate at about 3,000 PSI. Propane systems operate at about 100 PSI. The systems are different.

Senator Taylor: Is there a difference between the type of power you get from an engine that is made in the factory and the conversion unit? The conversion of course is all in the carburation. You do not save the gaskets or anything like that. A engine that is produced on the factory floor, will probably get more out of a litre than one that has been converted. What is the percentage of increased performance?

Mr. Yarnell: The current example would be Chrysler's B van which is their full-sized van which runs on a liquid propane fuel injection system. While they have not made any formal statement as to its performance, that particular vehicle is performing and exceeding people's expectations when it comes to fuel economy and engine and vehicle performance. It is working well and certainly it confirms that the OEMs are extremely good at building vehicles. When they set their minds to it, they build very good vehicles. I would rather this was a world full of OEM-produced propane vehicles.

Senator Taylor: They work better.

Mr. Yarnell: We are not there yet.

M. Yarnell: C'est vous qui le dites.

Le sénateur Kirby: Je ne fais qu'extrapoler ce que vous avez dit. Mais il me semble que si vous êtes disposés à offrir cela à vos gros clients, vous devriez offrir la même chose aux petits, car vous ne l'offririez pas aux gros si ce n'était pas économiquement intéressant pour votre société. Je ne vois pas pourquoi vous n'offrez pas les mêmes conditions aux petits clients, à moins que vous craigniez qu'ils ne vous prennent au mot.

M. Yarnell: Sénateur, nous avons offert 24 mois au gouvernement parce qu'il nous a demandé un délai de remboursement plus long.

Le sénateur Kirby: Je pense que nous pourrions facilement amener les consommateurs à demander la même chose.

Le sénateur Taylor: Je pense que les fournisseurs de propane ne se montrent pas très agressifs. Vous semblez attendre que les cerises tombent de l'arbre plutôt que d'aller les cueillir et d'encourager les gens à convertir. Je pense qu'il y aurait de meilleures méthodes. Un avocat vous dirait que vous pouvez toujours prendre un nantissement sur un véhicule si le client dont vous avez payé la conversion n'achète pas suffisamment de litres de propane pour en couvrir le coût. Ce n'est pas à moi de vous dire comment mener vos affaires. Je suis sûr que chaque politicien, du fait qu'il doit faire un travail de vendeur tous les quatre ans, pourrait vous suggérer toutes sortes de trucs.

Y a-t-il une différence entre le propane et le gaz naturel? Sont-ils interchangeables?

M. Yarnell: Non, le gaz naturel reste un gaz. Le propane est un liquide dans le cylindre de la voiture. Le point d'ébullition du propane est à moins 40 degrés centigrades; les systèmes au gaz naturel fonctionnent sous une pression d'environ 3 000 livres par pouce carré. Les systèmes au propane fonctionnent sous une pression de 100 livres par pouce carré. Les systèmes sont différents.

Le sénateur Taylor: Y a-t-il une différence entre la puissance fournie par un moteur fabriqué en usine et un moteur rétroconverti? La conversion porte uniquement sur la carburation. Vous n'économisez pas les joints de culasse ni rien du genre. Un moteur fabriqué en usine tirera probablement un meilleur rendement d'un litre de propane qu'un moteur converti. Quel est l'écart de rendement, en pourcentage?

M. Yarnell: Un bon exemple, à l'heure actuelle, est la fourgonnette B de Chrysler, qui est sa fourgonnette de taille normale, qui a un moteur à injection de propane liquide. Le constructeur n'a pas officiellement annoncé son rendement, mais ce modèle est performant et dépasse les attentes en matière de consommation de carburant et de rendement du moteur et du véhicule. Il fonctionne bien et confirme certainement que les fabricants savent construire de bons véhicules. Lorsqu'ils décident de s'y mettre, ils construisent de très bons véhicules. J'aimerais bien que le monde soit rempli de véhicules de série fonctionnant au propane.

Le sénateur Taylor: Ils marchent mieux.

M. Yarnell: Mais nous n'en sommes pas encore là.

Senator Taylor: It is my understanding that on May 7 Cummins announced that they had equipped a number of Kenmore trucks so that they could run on propane.

Mr. Yarnell: That is a project of B.C. research.

Senator Taylor: Perhaps the next time you prepare a slide presentation you may want to include a category indicating what Cummins has done.

Mr. Yarnell: The other guys are doing that.

Senator Taylor: You were here when the RCMP made their presentation. Do you not feel exasperated when you see that huge market out there and you cannot do something about it? Have you considered lending them a vehicle or two so that they could try them out? There is a captive market. There is pressure on them to buy propane and you are selling, but nothing is happening. There should be a "marriage of convenience" in that situation.

Mr. Yarnell: We have talked with them. They have detachments that run on propane.

Senator Taylor: You sound like a government representative now. You give them the facts and they can buy or not. You need to give a little push. I get the impression that you want this committee to sell the propane for you.

How does the excise tax apply in this instance? Have you compared the excise tax on propane with the excise tax on a BTU of energy? Is the government overtaxing propane? Do you feel that it would be impossible to do that because people would say that they are buying it for the camp stove and yet put it in the car?

Mr. Yarnell: Sorry, what is your question?

Senator Taylor: There is an excise tax on gasoline. Propane compressed gas for use in a vehicle is priced differently from propane bought for heating. For example, I could take the space heater tank out of my old truck to heat the farm or run a compressor pump. Is the price of propane used for vehicles higher than the price of fuel used for heating? Is there not an excise tax difference?

Mr. Yarnell: There certainly is no excise tax on using propane for heating or running an engine. There is no excise tax.

Senator Taylor: What I am getting at is the yield to the public treasury when you calculate a conversion. Even the Mounties get the excise tax back, too.

Senator Kenny: I think what you are saying is that propane gets a break over gasoline in terms of taxes, and that is true, as does natural gas. The logic would be to phase that out over time.

Senator Taylor: I think that probably the answer is a fuel that is as clean as LNG or compressed gas should not be subject to

Le sénateur Taylor: Je crois savoir que Cummins a annoncé le 7 mai la sortie d'un certain nombre de camions Kenmore fonctionnant au propane.

M. Yarnell: C'est un projet de recherche mené en Colombie-Britannique.

Le sénateur Taylor: Peut-être voudrez-vous inclure dans votre prochaine projection de diapositives une catégorie montrant ce que Cummins a fait.

M. Yarnell: Les autres le font.

Le sénateur Taylor: Vous étiez là lorsque la GRC a fait son exposé. N'êtes-vous pas exaspéré de voir cet énorme marché, sans que vous parveniez à le pénétrer? Avez-vous envisagé de leur prêter un véhicule ou deux afin qu'ils puissent les essayer? La GRC est un marché captif. Des pressions sont exercées sur elle pour qu'elle achète du propane et vous êtes vendeur, mais rien ne bouge. Il devrait y avoir un mariage de raison dans de telles circonstances.

M. Yarnell: Nous leur avons parlé. Il y a des détachements de la GRC qui fonctionnent au propane.

Le sénateur Taylor: Vous parlez là comme un représentant du gouvernement. Vous leur soumettez les faits, ils peuvent acheter ou non. Il faut plutôt leur donner une petite bourrade. J'ai l'impression que vous aimeriez que notre comité vende le propane pour vous.

Comment la taxe d'accise frappe-t-elle le propane? Avez-vous comparé la taxe d'accise sur le propane avec la taxe d'accise pesant sur un BTU d'une autre forme d'énergie? Est-ce que le gouvernement surtaxe le propane? Pensez-vous qu'il serait impossible de l'exonérer parce que les gens diraient qu'ils achètent le propane pour leur réchaud et s'en serviraient dans leur voiture?

M. Yarnell: Désolé, quelle est la question?

Le sénateur Taylor: Il y a une taxe d'accise sur l'essence. Le gaz propane comprimé utilisé comme carburant de moteur est taxé différemment du propane acheté pour le chauffage. Par exemple, je pourrais prendre la chaufferette de mon vieux camion pour chauffer ma maison de ferme ou alimenter un compresseur. Est-ce que le prix du propane utilisé dans un véhicule n'est pas plus cher que le propane utilisé pour le chauffage? N'y a-t-il pas une différence de taxe d'accise?

M. Yarnell: Il n'y a absolument pas de taxe d'accise sur le propane, que ce soit pour le chauffage ou l'alimentation d'un moteur. Il n'y a pas de taxe d'accise.

Le sénateur Taylor: Ce à quoi je veux en venir est le rapport pour le Trésor public lorsque vous calculez le prix de la conversion. Même la GRC récupère la taxe d'accise.

Le sénateur Kenny: Je pense que ce que vous voulez dire est que le propane jouit d'un traitement fiscal plus favorable que l'essence, et c'est vrai, tout comme le gaz naturel. La logique voudrait que l'on mette fin graduellement à ce régime privilégié.

Le sénateur Taylor: Je pense que l'argument que l'on pourrait faire valoir est qu'un carburant aussi propre que le gaz naturel

the polluting or the excise tax because it does not pollute to the extent that the other does.

Do you intend to make any suggestion down the road that you would pay some excise tax in respect of a conversion in order to help the government to push for conversions?

Ms Pamela Huneault, Superior Propane Inc.: May I respond to that? We consulted with the department of finance and there is no exemption for excise. Excise, by definition, is an exception tax. You can get an exemption to a general tax like the GST, but there is no tax relief per se on excise. It was never intended to be applied to natural gas, methanol, or a percentage of ethanol in blended fuels. There is no tax relief, and there is no forgone revenue for treasury. Excise tax is an exception tax and not a general tax. You only get an exemption to the general tax according to the department of finance tax policy.

Senator Taylor: I was suggesting it is a cleaner fuel and that maybe there should be some sort of an incentive in the price.

Ms Huneault: That occurs at a provincial level.

Senator Taylor: I would be interested if you could give supplementary input to the committee on excise tax.

Ms Huneault: I can give you the opinion from the department of finance.

Senator Adams: Are there any specific models of cars where it costs more to make the changeover from gasoline to propane? I see you have quoted a price of up to \$2,800.

Mr. Yarnell: Higher priced conversions tend to involve vehicles that need to have more upgrading of ignition system components, ignition wires, ignition harnesses, some of the electronic equipment. Propane demands more from an ignition system than gasoline, and in vehicles where that ignition system is not strong enough, we need to replace more of those components under the hood. That will increase the cost over a conversion where we do not have to do that.

Senator Adams: Is it relatively easy to make the conversion to a Crown Victoria?

Mr. Yarnell: The Crown Victoria is in an 8-cylinder engine. It is a vehicle of choice by police forces. They consume a lot of fuel and our business is selling fuel. It is the vehicle I guess of choice in that application. Looking ahead, General Motors is discontinuing their production of the Caprice which has traditionally been the Crown Victoria's competitor.

Senator Adams: I think that a private company and individuals should be able to claim the cost of conversion to propane or natural gas from the government because by doing so they are being conscious of the environment. However, perhaps that is something you cannot comment on to because you are in the business of selling this equipment.

liquide ou comprimé ne devrait pas être assujéti à la taxe de pollution ou taxe d'accise parce qu'il ne pollue pas autant que les autres carburants.

Avez-vous l'intention de préconiser l'assujettissement ultérieur du propane à la taxe d'accise de façon à inciter le gouvernement à prêcher la conversion?

Mme Pamela Huneault, Superior Propane Inc.: Pourrais-je répondre à cela? Nous avons consulté le ministère des Finances et il n'y a pas d'exonération de la taxe d'accise. L'accise, par définition, est une taxe d'exception. Vous pouvez être exonéré d'une taxe générale comme la TPS, mais il n'y a pas d'exonération, en soi, de la taxe d'accise. Il n'a jamais été question d'appliquer la taxe d'accise au gaz naturel, au méthanol ou à la part d'éthanol contenue dans les carburants mélangés. Il n'y a pas d'exonération fiscale et donc pas de recettes perdues par le Trésor. La taxe d'accise est une taxe d'exception et non une taxe générale. Vous pouvez uniquement obtenir une exonération de la taxe générale conformément à la politique fiscale du ministère des Finances.

Le sénateur Taylor: Je voulais dire par là que c'est un carburant plus propre et qu'il faudrait peut-être l'avantager sur le plan du prix.

Mme Huneault: Cela se fait au niveau provincial.

Le sénateur Taylor: Je serais intéressé par tout renseignement supplémentaire sur la taxe d'accise que vous pourriez donner au comité.

Mme Huneault: Je peux vous donner l'avis que nous a fait parvenir le ministère des Finances.

Le sénateur Adams: Y a-t-il des modèles particuliers de voitures pour lesquels la conversion de l'essence au propane coûte plus cher? Je vois que vous avez cité un prix pouvant atteindre 2 800 \$.

M. Yarnell: Les conversions de prix supérieur concernent les véhicules sur lesquels il faut modifier davantage les composantes du système d'allumage, les fils d'allumage, les faisceaux d'allumage, une partie du dispositif électronique. Le propane met davantage à contribution le système d'allumage que l'essence et, dans les véhicules où le système d'allumage n'est pas suffisamment fort, nous devons remplacer davantage de pièces sous le capot. Cela alourdit le coût de la conversion.

Le sénateur Adams: Est-il relativement facile de convertir une Crown Victoria?

M. Yarnell: La Crown Victoria a un moteur à 8 cylindres. C'est l'un des véhicules que préfère la police. Il consomme beaucoup et nous sommes vendeurs de carburant. C'est un véhicule qui se prête particulièrement bien à cette application. Pour ce qui est de l'avenir, General Motors va cesser de fabriquer le modèle Caprice, le concurrent traditionnel de la Crown Victoria.

Le sénateur Adams: Je pense qu'une société privée et les particuliers devraient pouvoir déduire de leurs impôts le coût de la conversion au propane ou au gaz naturel car, en le faisant, ils font preuve de civisme écologique. Cependant, il ne vous appartient peut-être pas de prendre position à ce sujet car vous êtes vendeurs de ces équipements.

Senator Taylor: I think a corporation can write it off against income tax, but as an individual, you cannot write off the conversion.

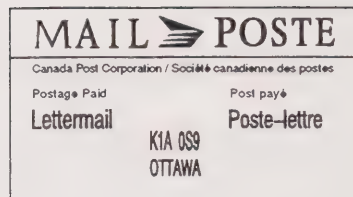
The Chairman: Thank you very much, Mr. Yarnell, for assisting us today.

The committee adjourned.

Le sénateur Taylor: Je pense qu'une société peut déduire le prix aux fins de l'impôt sur le revenu, mais un particulier ne peut le faire.

Le président: Merci grandement, monsieur Yarnell, d'avoir accepté de comparaître.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From London Police Department:

Gar Irwin.

From Niagara Regional Police:

Harry Lewis, Fleet and Store Manager.

From the RCMP:

Dale Boire, Chief Superintendent and Acting Director;
Alfred A. Dupuis, OIC, Materiel & Service Management
Branch;
Don VanDusen, OIC, Fleet Program Administration.

From Superior Propane Inc.:

Robert Yarnell, Director, Corporate Affairs.

Du Service de police de London:

Gar Irwin.

De la Police régionale de Niagara:

Harry Lewis, gestionnaire du parc automobile et des
entrepôts.

De la GRC:

Dale Boire, surintendant principal et directeur intérimaire;
Alfred A. Dupuis, officier responsable, Gestion du matériel et
des services;
Don VanDusen, officier responsable, Gestion des parcs
roulants et navigants.

De Superior Propane Inc.:

Robert Yarnell, directeur, Affaires commerciales.



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chairman:
The Honourable RON GHITTER

Wednesday, June 12, 1996

Issue No. 4

Fourth Proceedings on:

All matters related to the implementation
and application of the Act to accelerate the use of
alternative fuels for motor vehicles (previously S-7)

APPEARING:

The Honourable Marcel Massé
President of Treasury Board of Canada

INCLUDING:

THIRD REPORT OF THE COMMITTEE

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable RON GHITTER

Le mercredi 12 juin 1996

Fascicule n° 4

Quatrième fascicule concernant:

Suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur
et à l'application de la Loi visant à promouvoir
l'utilisation de carburants de remplacement dans les
véhicules motorisés (antérieurement S-7)

COMPARAÎT:

L'honorable Marcel Massé
Président du Conseil du Trésor du Canada

Y COMPRIS:

TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL
RESOURCES

The Honourable Ron Ghitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan, P.C.	(or Berntson)
Carney, P.C.	Marchand, P.C.
Cochrane, P.C.	Rompkey, P.C.
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	Spivak
Hays	Taylor
Kirby	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Ron Ghitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan, c.p.	(ou Berntson)
Carney, c.p.	Marchand, c.p.
Cochrane, c.p.	Rompkey, c.p.
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	Spivak
Hays	Taylor
Kirby	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 12, 1996

(6)

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 12:25 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Kenny, Marchand, Spivak and Taylor.(8)

Other senator present: The Honourable Senator Nolin.(1)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

APPEARING:

The Honourable Marcel Massé, President, Treasury Board of Canada.

WITNESSES:

From the Treasury Board of Canada:

Al Clayton, Executive Director, Bureau of Real Property and Material;

Rick Andrews, Senior Project Officer, Bureau of Real Property and Material.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated Wednesday, March 27, 1996, proceeded to monitor all matters related to the implementation and application of the Act to accelerate the use of alternative fuels for motor vehicles (previously S-7). (*See Proceedings of the Committee dated April 30, 1996*)

The Honourable Marcel Massé made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

The Honourable Senator Kenny moved — THAT the draft Committee Report be adopted with few changes by the Chairman.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

At 1:40 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 12 juin 1996

(6)

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 12 h 25, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Kenny, Marchand, Spivak et Taylor.(8)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Nolin. (1)

Également présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

COMPARAÎT:

L'honorable Marcel Massé, président du Conseil du Trésor du Canada.

TÉMOINS:

Du Conseil du Trésor du Canada:

Al Clayton, directeur exécutif, Bureau des biens immobiliers et du matériel;

Rick Andrews, agent principal de projet, Bureau des biens immobiliers et du matériel.

Conformément à son ordre de renvoi daté du mercredi 27 mars 1996, le comité procède au suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (antérieurement S-7). (*Voir les Délibérations du comité, datées du 30 avril 1996.*)

L'honorable Marcel Massé fait une déclaration préliminaire et, avec l'aide des autres témoins, répond aux questions.

L'honorable sénateur Kenny propose — QUE le projet de rapport du comité soit adopté avec les quelques changements apportés par le président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 13 h 40, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

THURSDAY, June 13, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

THIRD REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, March 27, 1996, to monitor all matters related to the implementation and application of the Act to accelerate the use of alternative fuels for motor vehicles (previously S-7), now presents its report.

Respectfully submitted,

Le président,

RON GHITTER

Chairman

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 13 juin 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le mercredi 27 mars 1996 à suivre toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi visant à promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement dans les véhicules motorisés (antérieurement S-7), présente maintenant son rapport.

Respectueusement soumis,

PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF BILL S-7

Senate Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources

Bill S-7 received Royal Assent on June 22, 1995. The Alternative Fuels Act directs the President of the Treasury Board to ensure that, beginning in April 1997, 50 per cent of all new vehicles purchased by government departments and Crown Corporations are alternatively fueled, where it is cost effective and operationally feasible to do so. The percentage of alternatively-fueled vehicles in the government fleets is then to be increased gradually until it reaches 75 per cent by fiscal year 2004. After the 2004 goal is met, AFVs must make up at least 75 per cent of new vehicle purchases in subsequent years.

The Treasury Board is also charged with developing the regulations which will govern the implementation of the legislation. Of particular importance will be the definitions of "cost effectiveness" and "operational feasibility" as set out in the legislation. We are anxious to get this information. A very narrow definition could open loop-holes in the legislation which would frustrate the spirit of Bill S-7, while the broadest possible definition will result in greater use of AFVs.

The Treasury Board has addressed some of these concerns by gathering more information, which seems to be holding up the fleet conversion process, especially when there are already numerous studies and a great deal of practical experience with AFVs, outlining their economic and environmental benefits. Nonetheless, the Committee is pleased to note the spirit of Bill S-7 appears to have been incorporated in the Board's updated federal fleet policy and guidelines (*FleetWise: A Manager's Guide to Greening the Fleet*). The effective implementation of Bill S-7 requires that fleet managers look at full life-cycle costing of proposed vehicle purchases, since AFVs have a higher up-front cost, with the savings only being realized over the operating life of the vehicle. Existing practices, which consider only capital cost in determining the most cost-effective purchase, obviously favour gasoline powered vehicles. The above noted guidelines remedy this disparity by recommending the use of life-cycle costing practices.

Even though the new guidelines have been published, their adoption and implementation has been far too slow, as has the progress on the regulations. Until these regulations are finalized, fleet managers are reluctant to move towards the greater use of AFVs.

The Committee is of the opinion that for departments to reach the 50 per cent target on time, an increase in the number of alternatively-fueled vehicles must be achieved each year, and plans must be made now as to how each department expects to comply with the legislation. Since the passage of Bill S-7, the Committee has held a number of hearings to review the progress of its implementation. The Committee has also sought details from each department as to the progress which has been made.

PROGRÈS RÉALISÉS DANS L'APPLICATION DE LA LOI S-7

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Le projet de loi S-7 a reçu la sanction royale le 22 juin 1995. La Loi sur les carburants de remplacement oblige le Président du Conseil du Trésor à veiller à ce qu'à compter d'avril 1997, si c'est rentable et faisable, 50 p. 100 des véhicules neufs achetés par les ministères fédéraux et sociétés d'État soient mus aux carburants de remplacement (VCR). La part de ces véhicules devra ensuite augmenter graduellement jusqu'à atteindre 75 p. 100 des parcs automobiles fédéraux pour l'exercice 2004-05. Une fois cet objectif atteint, au moins 75 p. 100 des véhicules neufs achetés par la suite devront consommer du carburant de remplacement.

Le Conseil du Trésor devra aussi élaborer le règlement d'application de la loi. Les définitions de «rentabilité» et de «faisabilité» que donnera le règlement seront déterminantes. Nous avons hâte de les connaître. Si elles sont très étroites, elles pourraient créer des échappatoires contraires à l'esprit de la loi; si elles sont très larges, elles favoriseront la conversion aux véhicules à carburant de remplacement.

Face à certains de ces problèmes, le Conseil du Trésor a réagi en recueillant plus d'information, ce qui semble avoir retardé la conversion des véhicules fédéraux, en particulier quand de nombreuses études existent déjà. Il y a aussi beaucoup d'expériences pratiques avec les VCR exposant leurs bénéfices économiques et environnementaux. Le comité est néanmoins heureux de signaler que le Conseil semble avoir tenu compte de l'esprit de la loi S-7 dans la politique et les directives régissant les parcs automobiles fédéraux (*FleetWise: A Manager's Guide to Greening the Fleet*). Dans les faits, l'application de la loi oblige les gestionnaires de parc automobile à calculer le prix de revient en tenant compte du cycle de vie entier des véhicules que l'on propose d'acheter, car les véhicules à carburant de remplacement sont plus coûteux à l'achat, les économies n'étant réalisées qu'au fur et à mesure de leur utilisation. Les méthodes actuelles, qui consistent à choisir le véhicule au meilleur rapport qualité/prix d'achat, favorisent de toute évidence les véhicules à essence. Les nouvelles directives compensent ce désavantage en recommandant des méthodes comptables tenant compte du coût du cycle de vie des véhicules.

Ces directives ont été publiées, mais on a mis beaucoup trop de temps à les adopter et à les appliquer de même qu'à élaborer le règlement d'application de la loi. Tant que ce règlement ne sera pas définitif, les gestionnaires de parcs automobiles hésiteront à faire un plus grand usage de véhicules à carburant de remplacement.

Le comité est d'avis que pour atteindre l'objectif de 50 p. 100 dans les délais prévus, les ministères devront augmenter le nombre de leurs véhicules qui consomment du carburant de remplacement chaque année, et que chacun doit planifier sans tarder la façon dont il compte se conformer à la loi. Depuis l'adoption de la loi, le comité a tenu plusieurs séances pour savoir comment son application progresse. Il a aussi demandé à tous les ministères des détails sur leurs progrès vers l'atteinte de l'objectif. Le prochain

The next fiscal year, in which 50 per cent of new vehicle purchases must be AFVs, begins on April 1, 1997 and unless a good start has already been made, it will require a Herculean effort to meet the target.

Table 1 is a compilation of the responses received to date from the departments. It is clear from the Table that not all departments have yet responded to the request for information, even though they have had several months to reply. As a result, we are very concerned by the lack of action by so many departments.

Departments have noted that they are buying fewer cars than in the past as they attempt to better manage their fleets, allowing less opportunity for the purchase of alternatively-fueled vehicles. The Committee applauds the efforts to improve the management of the federal fleet and feels that the discussions which accompanied the passage of Bill S-7 helped bring this important issue to the fore. The reduction in the number of cars in operation is the surest way to reduce atmospheric pollution and to save the taxpayer's money. However, it is still important that, of those vehicles which are being purchased, the proportion of alternatively fueled vehicles increase at least as rapidly as specified in Bill S-7.

It is particularly distressing to see the difficulties that the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) is having in switching to alternatively-fueled vehicles, since this agency, with some 7,500 cars and small to medium sized trucks, operates the largest fleet in the federal government. They represent about 20 per cent of the total federal fleet. Representatives of the RCMP appeared before the Committee and their testimony was disturbing.

In other testimony, the Committee heard from the London Police and the Niagara Regional Police, both of whom operate large fleets of propane-powered patrol vehicles. These two forces have been using propane-powered patrol cars since the early 1980s and report that the acceleration rates are more than adequate, fuel supply is not a problem and that they save significant sums of money every year by operating their patrol vehicles on propane. The Niagara Regional Police report savings of up to \$200,000 annually due to the operation of 80 propane powered patrol cars. In London, the police estimate that, over the 160,000 km life-time of one of their propane powered patrol cars, they can save nearly \$9,000 per car. With 92 cars using propane, the London Police estimate that they have saved taxpayers nearly \$2 million in the last decade, with no reduction in effectiveness of their policing efforts.

It is hard for the Committee to understand why the RCMP feels it is necessary to "reinvent the wheel" by carrying out their own lengthy studies, when such data are already available from other police forces. While the Committee is pleased to note that the RCMP has belatedly begun to develop plans for implementing the provisions of the Alternative Fuels Act, we intend to recall them again in the future to ensure that they continue, and accelerate, their progress.

exercice, au cours duquel 50 p. 100 des véhicules neufs achetés devront consommer du carburant de remplacement, commence le 1^{er} avril 1997, et les ministères qui n'ont pas déjà pris un bon départ devront faire un effort herculéen pour atteindre l'objectif dans les délais.

Le tableau 1 compile les réponses obtenues des ministères à ce jour. Il montre clairement que ces derniers n'ont pas encore tous fourni au comité les renseignements demandés, bien qu'ils aient eu plusieurs mois pour le faire. Qu'autant de ministères n'aient encore rien fait nous inquiète donc beaucoup.

Ceux qui ont répondu signalent qu'ils achètent moins de voitures que par le passé afin de mieux gérer leurs parcs et qu'ils ont de ce fait moins d'occasions d'acheter des véhicules à carburant de remplacement. Le comité applaudit aux mesures d'amélioration de la gestion des parcs automobiles fédéraux et est d'avis que les discussions qui ont accompagné l'adoption du projet de loi S-7 ont contribué à donner l'avant-scène à cette importante question. Le meilleur moyen de réduire la pollution atmosphérique et d'économiser les deniers publics est d'utiliser moins de voitures, mais il importe tout de même que la proportion de véhicules consommant du carburant de remplacement parmi les véhicules neufs achetés par le gouvernement augmente au moins aussi rapidement que le prévoit la loi S-7.

La Gendarmerie royale du Canada (GRC) a énormément de mal à passer aux véhicules à carburant de remplacement, et c'est d'autant plus contrariant que la GRC, qui utilise quelque 7 500 voitures et petites et moyennes camionnettes, gère le parc automobile fédéral le plus important, comptant pour 20 p. 100 de l'ensemble du parc fédéral. Le témoignage des représentants de la GRC qui ont comparu devant le comité est troublant.

Le comité a aussi entendu les représentants des corps policiers de London et de la région de Niagara, qui comptent beaucoup d'autos-patrouille au carburant de remplacement. Tous deux utilisent des voitures au propane depuis le début des années 1980 et affirment que l'accélération est plus que suffisante, que l'approvisionnement en carburant ne pose aucun problème et que leurs véhicules au propane leur permettent chaque année des économies considérables. Le service de police régional de Niagara dit que ses 80 autos-patrouille consommant du propane lui font économiser jusqu'à 200 000 \$ chaque année. Le service de police de London estime qu'au cours de sa durée de vie de 160 000 km, chacune de ces autos au propane lui fait économiser près de 9 000 \$. Avec 92 autos-patrouille au propane, il estime avoir épargné aux contribuables près de 2 millions \$ depuis 10 ans et ce, sans perte d'efficacité.

Le comité comprend difficilement pourquoi la GRC juge nécessaire de «réinventer la roue» en faisant elle-même des études poussées quand elle pourrait obtenir toutes les données voulues d'autres services de police. Le comité est certes heureux de voir que la GRC a commencé, bien que tardivement, à élaborer des plans en vue de se conformer à la Loi sur les carburants de remplacement, mais il entend la convoquer de nouveau pour s'assurer qu'elle continue dans la bonne voie et même qu'elle accélère la cadence.

The Committee feels that one of the barriers to more rapid expansion of the alternatively-fueled fleet is that members of the federal Cabinet do not seem to be promoting the initiative. Cabinet ministers should be leading by example and having their vehicles converted to alternative fuels. In fact, all Ministers have received offers from both natural gas and propane suppliers to convert their vehicles. To date, only three ministers have converted their vehicles to operate using alternative fuels. The Committee urges that others follow their example, to underscore the government's commitment to the legislation.

As the first Alternative Fuels Act target date of April 1, 1997 approaches, this Committee will again be calling departments and agencies to appear before us and discuss their plans and their progress in achieving the 50 per cent goal. We urge the Treasury Board to finalize the regulations and to speed up the implementation of its new fleet management regime. We hope that when the Committee next reports on this subject, we will be able to discuss the remarkable progress which has been made.

Le comité est d'avis que l'un des obstacles au passage rapide aux véhicules à carburant de remplacement dans les parcs automobiles est que les membres du Cabinet fédéral ne semblent pas en faire la promotion. Les ministres devraient prêcher par l'exemple et faire convertir leurs voitures. En fait, tous les ministres ont reçu des offres de conversion des fournisseurs de méthane et de propane. À ce jour, trois seulement s'en sont prévalus. Le comité exhorte les autres à les imiter afin de souligner l'importance que le gouvernement attache à cette loi.

À l'approche de la première échéance de la Loi, le 1^{er} avril 1997, le comité invitera de nouveau les ministères et organismes fédéraux à venir discuter des plans qu'ils auront élaborés pour atteindre l'objectif de 50 p. 100 et de leurs progrès en ce sens. Nous exhortons le Conseil du Trésor à produire la version finale du règlement d'application de la loi et à accélérer l'implantation de son nouveau régime de gestion des parcs automobiles. Le comité espère qu'il sera en mesure de décrire dans son prochain rapport sur ce sujet les remarquables progrès qui auront été réalisés.

Le président,

RON GHITTER

Chairman

DEPARTMENT/AGENCY	# OF VEHICLES IN OPERATION	# OF ALT. FUELLED VEHICLES	# OF VEHICLES PURCHASED IN 1995-1996	# OF ALT. FUELLED VEHICLES	# OF VEHICLES TO BE PURCHASED IN 1996-1997	# OF ALT. FUELLED VEHICLES
Agriculture and Agri-Food	2196	10	104	2	186	TBD ⁽³⁾
Atlantic Canada Opportunities Agency	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	2	0	0	0
Citizenship and Immigration	185	0	13	0	8	TBD
Finance	3	0	1	0	0	0
Fisheries & Oceans	1751	7	164	0	TBD	TBD
Foreign Affairs & International Trade	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	125	125 ⁽¹⁾	125	125
Human Resources Development	474	0	48	0	8	some
Indian Affairs & Northern Development	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	33	1	20	some
Industry	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	47	0	29	6
Privy Council Office	2	0	1	0	0	0
Labour	21	0	4	0	1	0
National Revenue	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	38	0	36	min. 6 up to 15
Natural Resources	617	63	20	4 OEM ⁽²⁾ 7 converted 6 to be converted	10	10
Public Works Government Services	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	9	0 (14 older cars converted)	19	TBD
Transport	1918	27	167	0	100	some
Treasury Board	2	0	0	0	1	TBD
Veterans' Affairs	38	0	6	0	3	TBD
Western Economic Diversification	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	0	0	2	2

⁽¹⁾ DFAIT Notes that all of its cars "are capable of using ethanol". This is true of all existing gasoline powered vehicles if ethanol does not exceed 10%.

⁽²⁾ OEM - Original equipment manufacturer.

⁽³⁾ TBD - To be determined

⁽⁴⁾ NR - Not reported

MINISTÈRE/AGENCE	VÉHICULES UTILISÉS	VÉHICULES AU CARBUR. DE REMPL.	VÉHICULES ACHETÉS, 1995-1996	VÉHICULES AU CARBUR. DE REMPL.	ACHATS PRÉVUS, 1996-97	ACHATS PRÉVUS, V. AU CARBUR. DE REMPL.
Agriculture et Agroalimentaire	2196	10	104	2	186	AD ⁽³⁾
Agence de promotion économique du Canada atlantique	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	2	0	0	0
Citoyenneté et Immigration	185	0	13	0	8	AD
Finances	3	0	1	0	0	0
Pêches & Océans	1751	7	164	0	TBD	AD
Affaires étrangères et Commerce international	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	125	125 ⁽¹⁾	125	125
Développement des ressources humaines	474	0	48	0	8	Quelques-uns
Affaires indiennes et du Nord	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	33	1	20	Quelques-uns
Industrie	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	47	0	29	6
Bureau du Conseil privé	2	0	1	0	0	0
Travail	21	0	4	0	1	0
Revenu national	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	38	0	36	min. 6 max. 15
Ressources naturelles	617	63	20	4 OEM ⁽²⁾ 7 convertis 6 seront convertis	10	10
Travaux publics et Services gouvernementaux	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	9	0 (14 voitures usagées converties)	19	AD
Transports	1918	27	167	0	100	Quelques-uns
Conseil du Trésor	2	0	0	0	1	AD
Affaires des anciens combattants	38	0	6	0	3	AD
Diversification de l'économie de l'Ouest	NR ⁽⁴⁾	NR ⁽⁴⁾	0	0	2	2

⁽¹⁾ Le MAECI note que toutes ses voitures «peuvent rouler à l'éthanol». C'est vrai de toutes les voitures à l'essence courantes, si la teneur en éthanol de l'essence excède pas 10 %.

⁽²⁾ OEM - (*Original equipment manufacturer*) = constructeur du véhicule.

⁽³⁾ AD - À déterminer

⁽⁴⁾ NR - Non rapporté

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 12, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 12:15 p.m. to continue monitoring all matters related to the implementation and application of the Alternative Fuels Act.

Senator Ron Ghitler (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we are privileged to have with us the President of the Treasury Board, my friend Marcel Massé. The subject, of course, is Bill S-7.

Mr. Minister, I welcome you. You might wish to introduce your officials. I see you have an opening statement.

Mr. Marcel Massé, President, Treasury Board of Canada: Thank you. I feel welcome, and I must say I am beginning to feel at ease with the various committees now. Thank you for the opportunity to bring you up to date on what the government has been doing in preparing to implement the Alternative Fuels Act.

The Alternative Fuels Act was proclaimed on June 22, 1995, and will become effective on April 1, 1997, the beginning of the next fiscal year. Hindsight has shown the wisdom of providing this lead time to prepare for implementation. We need this time to sort through the numerous and complex issues that must be resolved before proceeding with implementation in an organized way. We are using the time to consult with industry to ensure their concerns are dealt with.

[*Translation*]

The Treasury Board Secretariat and the operating departments have been working to prepare the fleet and to develop a regulatory and policy framework for the new environment under the Alternative Fuels Act.

Considerable progress has already been made. We believe we are on target for the April 1, 1993 implementation. The necessary working tools will be ready for departments to move ahead confidently once the regulatory and policy framework is in place.

[*English*]

Over these past months, departments have been rationalizing and downsizing their fleets because of budget constraints. This should increase the prospects for the cost effective use of alternative fuels. Remember, reducing the number of vehicles is the most cost effective and environmentally friendly action we can take. I am now answering a question that I am sure will be asked in any case.

Departments have also been analyzing their fleets with respect to the availability of alternative fuels at operating locations and determining the suitability of various alternative fuel vehicles to

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 12 juin 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 12 h 15 pour continuer le suivi de toutes les questions liées à la mise en vigueur et à l'application de la Loi sur les carburants de remplacement.

Le sénateur Ron Ghitler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous avons l'honneur d'avoir avec nous le président du Conseil du Trésor, mon ami Marcel Massé. Nous allons, bien entendu, parler du projet de loi S-7.

Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue. Vous voudrez peut-être nous présenter vos collaborateurs. Je vois que vous avez une déclaration d'ouverture.

M. Marcel Massé, président, Conseil du Trésor du Canada: Merci. Je me sens bienvenu et je dois dire que je commence à me sentir à l'aise avec les différents comités maintenant. Je vous remercie de me donner cette occasion de vous informer de ce que le gouvernement a fait pour préparer la mise en oeuvre de la Loi sur les carburants de remplacement.

Cette loi a été proclamée le 22 juin 1995 et entrera en vigueur le 1^{er} avril 1997, au début du prochain exercice financier. L'expérience nous enseigne qu'il est sage de prévoir un certain temps pour préparer la mise en oeuvre. Nous avons besoin de ce délai pour étudier les questions nombreuses et complexes qui doivent être réglées avant de procéder à la mise en application de façon organisée. Nous en profitons pour consulter les représentants de ce secteur d'activité afin de garantir que leurs préoccupations sont prises en considération.

[*Français*]

Le secrétariat du Conseil du Trésor et les ministères opérationnels ont travaillé pour préparer le parc automobile et élaborer un cadre de réglementation et de politiques en vue de la transition au nouveau contexte créé par la Loi sur les carburants de remplacement.

Beaucoup de progrès ont déjà été faits. Nous croyons que tout sera prêt pour la mise en oeuvre, le 1^{er} avril 1997. Les outils de travail dont les ministères auront besoin pour agir en toute confiance dans le nouveau cadre de réglementation et de politiques seront alors prêts.

[*Traduction*]

Au cours des derniers mois, les ministères ont rationalisé et réduit leurs parcs automobiles en raison des contraintes budgétaires. Ceci devrait favoriser l'utilisation rentable des carburants de remplacement. N'oublions toutefois pas que la réduction du nombre de véhicules est la mesure la plus rentable et la plus écologique que nous puissions prendre. Je réponds ainsi à une question qui, j'en suis sûr, sera posée de toute façon.

Les ministères ont en outre examiné leur parc automobile en tenant compte de la disponibilité des carburants de remplacement sur les lieux d'exploitation et ont déterminé dans quelle mesure ils

meet operational requirements. Natural Resources Canada is conducting a demonstration project with approximately 200 federal vehicles to learn more about using alternative fuels.

[Translation]

As this work was going on in departments, my officials have been working with the Natural Resources and the Environment departments drafting the regulatory requirements and policy framework required by the Act. They extensively consulted vehicle manufacturers, equipment providers, fuel suppliers and associations. We received 48 responses to the draft policy documents that were distributed for comment.

Officials met with several of the organizations that accepted our offer to discuss their proposals more extensively and our direction for implementation. We received many useful comments and suggestions that improved the policy document.

We now believe there is wide support for our current direction, both in and outside government. I have asked that the regulation and policy proposals be ready to present to the Treasury Board no later than June.

[English]

I expect that departments will have the guidance and tools they need by this fall to proceed aggressively with their planning and implementation in the 1997 buying season. The secretariat is in the process of asking departments how the act might affect their fleets up to and including the first year of implementation.

In addition, departments will be reporting to Parliament annually on their sustainable development action plans — which includes vehicle use.

[Translation]

I will be following the implementation closely to ensure that the regulations and policy framework are working and that departments are moving in the direction anticipated. My officials and I would be pleased now to answer any questions you may have.

[English]

Senator Kenny: Mr. Minister, my first question is: Do you now have a database that shows the location, mileage or kilometrage, fuel use and seasonal use of all government vehicles?

Mr. Massé: I have to turn to my officials to get the answer to that question.

Mr. Al Clayton, Executive Director, Bureau of Real Property and Material, Treasury Board of Canada: The data for vehicles is provided through three private sector firms. Each

pourraient adopter des véhicules fonctionnant avec ces types de carburant pour répondre à leurs besoins opérationnels. Ressources naturelles Canada réalise présentement un projet expérimental avec quelque 200 véhicules fédéraux pour en apprendre davantage sur l'utilisation des carburants de remplacement.

[Français]

Pendant que ce travail se déroulait dans les ministères, mes agents ont travaillé avec les ministères des Ressources naturelles et de l'Environnement à la définition des besoins réglementaires et du cadre de politiques que la loi nécessitera. Ils ont consulté de façon approfondie les fabricants de véhicules automobiles, les fournisseurs d'équipements, les fournisseurs de carburants et diverses associations. Nous avons reçu 48 réactions aux documents contenant l'ébauche de la politique qui avaient été distribués pour commentaire.

Mes agents ont rencontré plusieurs organisations qui ont accepté notre offre de discuter de leurs propositions de façon plus approfondie et de notre approche de la mise en oeuvre. Nous avons reçu de nombreux commentaires et des suggestions utiles qui ont amélioré le document de politique.

Nous estimons maintenant que l'orientation que nous avons prise est favorablement reçue tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du gouvernement. J'ai demandé que les propositions de règlement et de politiques soient prêtes à être présentées au Conseil du Trésor au cours du mois de juin au plus tard.

[Traduction]

Je m'attends à ce que les ministères disposent de l'orientation et des outils dont ils ont besoin d'ici l'automne pour procéder sans réserve à leur planification et à la mise en oeuvre de la nouvelle politique au cours de la saison d'achat de 1997. Le secrétariat recueille actuellement des renseignements auprès des ministères sur les conséquences que la loi pourrait avoir sur leurs parcs automobiles d'ici la fin de la première année de mise en oeuvre.

En outre, les ministères feront rapport au Parlement tous les ans sur leurs plans d'action en matière de développement durable — lesquels comprennent l'utilisation des véhicules.

[Français]

Je suivrai de près la mise en oeuvre pour veiller à ce que le règlement et le cadre de politiques soient fonctionnels et à ce que les ministères évoluent dans le sens espéré. Mes agents et moi-même seront maintenant heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le sénateur Kenny: Monsieur le ministre, ma première question est la suivante: avez-vous maintenant une base de données indiquant l'emplacement, le millage ou le kilométrage, la consommation et l'utilisation saisonnière de tous les véhicules du gouvernement?

M. Massé: Je dois demander à mes collaborateurs de répondre à cette question.

M. Al Clayton, directeur exécutif, Bureau des biens immobiliers et du matériel, Conseil du Trésor du Canada: Les données relatives aux véhicules sont fournies par trois entreprises

department selects the firm with which they have established contact. One of the prime elements that we are dealing with in this interim period is trying to make sure the data is right. The system includes all of those elements. I would say the data is getting there. I would not say that I would take 100 per cent of the data and say it is accurate.

We have, in addition to those databases, a private contractor who has been hired jointly by Treasury Board Secretariat and Energy Canada that is looking at the data coming out of the databases, doing analyses for us so that we can get an acceptable base line. It is getting there. It is not there yet.

Senator Kenny: You do not have a base line. Do you anticipate having one soon that covers the five points I just mentioned? Will it be before the end of the summer, before year-end, before the end of the fiscal year?

Mr. Rick Andrews, Senior Project Officer, Bureau of Real Property and Material, Treasury Board of Canada: The base line would be, I suspect, available before the end of the summer.

Senator Kenny: Would you be making this information available to the private sector? For example, would fuel suppliers have access to this information so that they could then come forward and assist fleet managers with conversions?

Mr. Clayton: My understanding is the information will be available, yes.

Senator Kenny: So if company "X" had an aggressive plan for Winnipeg, they could go to fleet managers in Winnipeg and the fleet managers would say, we have this number of vehicles, this number of years old, this truck over here uses "X" number of litres of gasoline a year — that information would be made available?

Mr. Clayton: Frankly, if you went to Winnipeg, I am not quite sure whether you could get it. That is something we can work on. How it gets out of departments, yes, it would be available.

Senator Kenny: At the end of the day, this bill will affect one vehicle at a time and one fleet at a time. There is no magic wand for application right across the country. Basically we will be looking at local fuel suppliers contacting local fleet managers and saying, "What works right in your area? What are your needs? How can we show you how to save money and clean up the environment?"

It will mean checking the number of litres that the vehicle that is about to be replaced uses to decide whether or not it fits the category for an alternative fuel. If you are not making that information public on a local basis, it will be really tough for the local fuel suppliers, whatever fuel it is, to come and make a pitch. Will you be making that sort of information available?

du secteur privé. Chaque ministère choisit l'entreprise avec laquelle il est entré en contact. L'un des principaux éléments dont nous occupons pendant cette période intérimaire est d'essayer de nous assurer de la pertinence des données. Le système comprend tous ces éléments. Je dirais que nous commençons à rassembler ces données, mais qu'elles ne sont probablement pas toutes exactes à cent pour cent.

En dehors de la préparation de ces bases de données, le secrétariat du Conseil du Trésor et Énergie Canada ont engagé conjointement un entrepreneur privé qui examine l'information issue de ces bases de données et en fait l'analyse à notre intention afin que nous puissions disposer de références acceptables. Nous sommes sur la bonne voie, mais nous n'avons pas encore atteint notre but.

Le sénateur Kenny: Vous n'avez pas de données de référence. Pensez-vous en avoir bientôt couvrant les cinq points que je viens de mentionner? En disposerez-vous avant la fin de l'été, avant la fin de l'année ou avant la fin de l'exercice financier?

M. Rick Andrews, agent principal de projet, Bureau des biens immobiliers et du matériel, Conseil du Trésor du Canada: Je pense que ces données de référence devraient être disponibles avant la fin de l'été.

Le sénateur Kenny: Mettrez-vous ces renseignements à la disposition du secteur privé? Par exemple, les fournisseurs de carburant auront-ils accès à ces renseignements afin de pouvoir faire acte de candidature pour aider les gestionnaires du parc automobile à pratiquer des conversions?

M. Clayton: À ma connaissance, ces renseignements seront mis à leur disposition, oui.

Le sénateur Kenny: Donc, si l'entreprise «X» a un projet ambitieux pour Winnipeg, elle peut s'adresser aux gestionnaires du parc automobile de Winnipeg qui lui diront qu'ils ont tel nombre de véhicules âgés de tel nombre d'années, que tel camion consomme «X» litres d'essence par an — ces renseignements-là seraient mis à leur disposition?

M. Clayton: Franchement, si vous alliez à Winnipeg, je ne suis pas tout à fait sûr que vous puissiez les obtenir. C'est quelque chose que nous pouvons encore améliorer. Néanmoins, les données provenant des ministères seraient disponibles.

Le sénateur Kenny: En fin de compte, les répercussions de ce projet de loi concerneront chaque véhicule et chaque parc automobile à titre individuel. Il n'y a pas de baguette magique pour l'appliquer dans l'ensemble du pays. En fait, les fournisseurs locaux de carburant s'adresseront aux gestionnaires du parc pour leur demander: «Qu'est-ce qui donne de bons résultats dans votre secteur? Quels sont vos besoins? Comment pouvons-nous vous montrer comment réaliser des économies et protéger l'environnement?»

Cela veut dire qu'il faudra vérifier la consommation du véhicule à remplacer pour voir s'il appartient ou non à la catégorie prévue pour l'utilisation de carburants de remplacement. Si vous ne publiez pas ces renseignements localement, les fournisseurs de carburant locaux, quel que soit le carburant dont il s'agit, auront bien du mal à faire une offre. Mettrez-vous ce genre d'information à leur disposition?

Mr. Andrews: We will make it available, I am sure. As an aside, a mechanism based on our consultations with industry is being structured in-house. It will allow departments to make the cost effectiveness calculation, using the database and this tool that we are providing to them. That, combined with their operating criteria, should give them a good handle on what vehicles should be converted to alternative fuels. I am hoping that they will be aggressive in approaching the alternative fuel suppliers.

Senator Kenny: Frankly, there is a bit of a feeling that some of the suppliers are sitting back and behaving like order-takers. They are waiting for requests for proposals or RFPs to come out. When they come out they will bid. There is a feeling in some circles that some of the fleet managers are not entirely with the program yet.

One way to make sure or to improve the chances of a good working system is to make sure the data is out there, so that, if you have an aggressive supplier in a particular area, they can assess the data and come in and say, "Look, here is what we think we can do for you." The next supplier will do the same, giving you a variety of pitches. If you do not have the data out, people will be scrambling around for a long time or waiting for the RFPs.

Mr. Massé: Mr. Chairman, I think Senator Kenny is right in this game, because it involves change from traditionally accepted practices. You have a number of people, fleet managers included, who have to be persuaded that this is the right thing to do. What Treasury Board can do is put the right structure, the right regulations in place, then, of course, try to educate the various people involved, including the fleet managers, and that involves getting the data out, which is the point the senator was mentioning. Certainly we will endeavour, first, to get the right data and then to get it out as quickly as possible.

Senator Kenny: Terrific. You mentioned that you were reducing the size of the fleet. When the committee looked at that issue — I just raise this in passing, Mr. Chairman — the figure of 25 per cent seemed to pop into the mind of some committee members. It seemed that there were about 10,000 vehicles in the government fleet, including Crown corporations, that were excess to requirements. Are you folks looking at that sort of reduction over the next few years? We quite agree with you that it is the best form of environmental protection. It will protect Her Majesty's purse as well, if you can unload some of these vehicles. It is the first line of defence, and it makes much more sense to get rid of them than to convert them.

Mr. Massé: I have been looking at that question in terms of the program review and reductions in government expenditures and downsizing. I have received some figures in the past year, excluding the RCMP. The number of vehicles in the federal fleet

M. Andrews: Nous le ferons, j'en suis certain. Soit dit en passant, nous sommes en train de mettre au point à l'interne un mécanisme reflétant nos consultations avec les gens de ce secteur. Il permettra aux ministères d'effectuer les calculs de rentabilité en utilisant la base de données et l'outil que nous leur fournissons. Cela, conjointement avec leurs critères d'opération, devrait leur donner une bonne idée des véhicules qui devraient être convertis à l'utilisation de carburants de remplacement. J'espère qu'ils feront preuve d'initiative en s'adressant aux fournisseurs de ces carburants.

Le sénateur Kenny: Franchement, on a un peu l'impression que certains fournisseurs se comportent comme s'ils n'avaient qu'à attendre qu'on leur passe commande. Ils attendent la publication des demandes de proposition pour se signaler. Certains ont l'impression que les gestionnaires du parc automobile ne participent pas encore tous pleinement au programme.

Une façon d'assurer le bon fonctionnement du système ou d'améliorer les perspectives à cet égard est de veiller à la publication des données afin que, s'il y a un fournisseur très dynamique dans un secteur déterminé, il puisse évaluer ces données et dire: «Regardez, voilà ce que nous pensons pouvoir faire pour vous». Un autre fournisseur en fera autant, ce qui vous donnera toutes sortes d'offres. Si vous ne publiez pas les données, la situation restera confuse pendant longtemps ou les gens attendront les demandes de proposition.

M. Massé: Monsieur le président, je pense que le sénateur Kenny a raison, car cela représente un changement par rapport aux pratiques traditionnelles. Il va falloir convaincre un certain nombre de gens, y compris les gestionnaires du parc, que c'est la chose à faire. Le Conseil du Trésor peut mettre en place la structure et les règlements nécessaires puis, bien entendu, essayer de sensibiliser les différentes personnes concernées, y compris les gestionnaires du parc, et, pour cela, il faut publier les données, comme l'indiquait le sénateur. Nous allons certainement nous efforcer, en premier lieu, d'obtenir les données adéquates et ensuite de les diffuser aussi rapidement que possible.

Le sénateur Kenny: C'est très bien. Vous avez indiqué que vous réduisiez la taille du parc. Lorsque le comité a étudié cette question — je signale cela simplement en passant, monsieur le président —, le chiffre de 25 p. 100 est apparemment venu à l'esprit de certains membres du comité. Il y avait, semble-t-il, environ 10 000 véhicules excédentaires dans le parc gouvernemental, y compris celui des sociétés de la Couronne. Envisagez-vous une réduction de cette ampleur au cours des quelques prochaines années? Nous sommes tout à fait d'accord avec vous pour dire que c'est la meilleure façon de protéger l'environnement. Si vous pouvez vous débarrasser de certains de ces véhicules, cela protégera également la bourse de Sa Majesté. C'est la première ligne de défense et il vaut beaucoup mieux s'en débarrasser que les convertir.

M. Massé: J'ai examiné cette question dans le cadre de l'examen des programmes, de la réduction des dépenses gouvernementales et des compressions. J'ai obtenu certains chiffres au cours de l'année; ils n'incluent pas la GRC. Le nombre de

has dropped from 18,800 to 17,400. That is a decrease of 7.5 per cent in one year, and we hope to continue the process.

On the purchase of new vehicles — I am saying this from memory, so correct me if I am wrong — we went from about 3,420 in an average year to 504 last year. So, clearly the downsizing has been reasonably quick, and we hope to continue that trend in the next few years.

Senator Kenny: Just so that onlookers are not confused with the numbers, minister, the bill covers both the departmental fleet plus Crown corporations, and the total that we had was closer to 39,000 vehicles, not 18,000.

Mr. Massé: This depends on how you define the federal fleet, and I have excluded the RCMP. The RCMP is probably the biggest single user; with 8,600 vehicles.

Senator Kenny: Yes.

Mr. Massé: Do we include them?

Mr. Clayton: No. The 39,000 includes Crown corporations, of course, as well, but not in that number —

Senator Kenny: But they are caught by the bill.

Mr. Clayton: In the act.

Senator Kenny: It is apparent you are keeping the vehicles you have longer. The draft regulations or the cost-effective analysis refer to a four-year payback. Have they been handed off already?

Mr. Massé: I know the basic figures, the cut-off point in six years and so on, but I do not know the regulations well enough.

Senator Kenny: When we were looking at the legislation initially, the fleet seemed to be turning over about once every five years. If the turnover is changing to six years or longer, it seems to me that perhaps the payback period might be a little longer, and that would provide for more environmental benefits. Have you given any consideration to extending the payback period, given that you are extending the ownership period of the vehicles?

Mr. Clayton: The draft policy which you referenced and that we have put out for consultation had four years. As a result of representation, we have removed the four-year criterion. We are not putting in a specific criterion, but are saying that you have to do it in relation to the reality of how you are now operating, so that — and the minister's numbers sort of start to indicate that — as you downsize, you start to get rid of those types of vehicles that you do keep for longer periods. Low usage vehicles are the ones you tend to keep longer.

véhicules dans le parc fédéral est passé de 18 800 à 17 400. C'est une réduction de 7,5 p. 100 en un an et nous espérons continuer sur cette voie.

Pour ce qui est des achats de véhicules neufs — je cite cela de mémoire et je vais peut-être me tromper —, nous sommes passés d'une moyenne annuelle de 3 420 à 504 l'année dernière. Cette réduction s'effectue donc raisonnablement vite et nous espérons que cette tendance continuera au cours des quelques prochaines années.

Le sénateur Kenny: Pour que ces chiffres ne créent pas de confusion dans l'esprit des observateurs, monsieur le ministre, je préciserai que ce projet de loi couvre aussi bien le parc des ministères que celui des sociétés d'État et le total était proche de 39 000 véhicules, et non pas 18 000.

M. Massé: Cela dépend de la façon dont vous définissez le parc automobile fédéral et j'ai également exclu la GRC. Elle représente peut-être le plus gros utilisateur individuel avec 8 600 véhicules.

Le sénateur Kenny: Oui.

M. Massé: Est-ce que nous les incluons?

M. Clayton: Non. Le chiffre de 39 000 inclut, bien entendu, les sociétés d'État, mais il n'y a pas...

Le sénateur Kenny: Mais ces véhicules tombent sous le coup de ce projet de loi.

M. Clayton: En effet.

Le sénateur Kenny: Il est manifeste que vous gardez plus longtemps les véhicules que vous avez. Le projet de règlement ou l'analyse de rentabilité parlent d'un recouvrement des frais en quatre ans. Le règlement a-t-il déjà été publié?

M. Massé: Je connais les chiffres de base, la durée limite de six ans, et cetera, mais je ne connais pas assez bien le règlement.

Le sénateur Kenny: Lorsque nous avons examiné ce projet de loi au début, le parc était apparemment renouvelé environ tous les cinq ans. Si l'on passe maintenant à six ans ou plus, il me semble que la période de remboursement pourrait être éventuellement un peu plus longue, ce qui présenterait plus d'avantages sur le plan environnemental. Avez-vous envisagé de prolonger la période de remboursement, puisque vous allez rester plus longtemps en possession de ces véhicules?

M. Clayton: L'avant-projet auquel vous avez fait allusion et que nous avons publié pour consultation prévoyait une période de quatre ans. À la suite de certaines interventions, nous avons supprimé le critère de quatre ans. Nous n'imposons plus un critère précis, mais nous disons qu'il faut faire cela en fonction de la façon dont on fonctionne réellement afin que — et les chiffres du ministre commencent en quelque sorte à le montrer —, au fur et à mesure que l'on pratique des compressions, on commence à se débarrasser du genre de véhicules que l'on garde pendant plus longtemps. Les véhicules peu utilisés sont ceux que l'on a tendance à garder plus longtemps.

You can assume that over time as you downsize you will have shorter turn around intervals, so we did not want to put a specific time. We removed that four-year clause.

Senator Kenny: That leads me to — I will not call them road departments but I am tempted to — the question of some of the departments that seem to be either dragging their spurs or to be playing games with the system.

Let us talk cases. The Department of Foreign Affairs, in reply to the question about how they were doing in terms of vehicle purchases this year and how many of them ran on alternative fuel, said that all of their vehicles were capable of running on ethanol and that therefore everything was in terrific shape. As we all know, any gasoline-powered vehicle can run on a 10 per cent or less blend. These folks clearly are not playing ball with an answer like that. I mean, it was amusing, I suppose, but it does not give you the impression that that department has grasped the spirit of the bill yet. Do you have any comments on that situation?

Mr. Massé: I have a general comment, of course. The role of Treasury Board in that bill is to put together the structure, get the data and monitor the departmental performances. We will be monitoring, especially at the time they buy new vehicles, to make sure that they apply the rules. We have asked them to provide regular reports so we can check on how well they are applying the law.

We are also running training courses, basically for people in charge of the fleet, in order to change acquired habits; and that, I think, is the proper way to do it. It may take a bit longer, but in the end it will give better results.

In terms of the regulations themselves, we will make sure that in the fall, which, by the way, is the first buying season preceding the coming into force of the act on April 1, 1997, departments have put in place the regulations, and so on. At that point I am sure we will have serious discussions with the various departments about their fleets and what they can do to implement the law and the regulations.

Senator Kenny: I understand that you are not directly responsible for your colleagues, minister. Having said that, you have a seat at the table, which none of us do, and it occurred to the committee that to get a program like this moving forward, leadership by example would be an important issue.

We are all, obviously, curious as to how your vehicle is fuelled and how your next vehicle will be fuelled. Seriously, we wonder whether you could use your well-known persuasive abilities on your colleagues to persuade them to set an example when they are buying new vehicles and ensure that they do lead by example.

Mr. Massé: There is no doubt that amongst ministers we talk about these things often. I mean, certainly one of the first rules I have learned is that you do not make a promise that you do not

On peut supposer que, au fur et à mesure que les compressions auront lieu, le renouvellement se fera à un rythme plus rapide et c'est pourquoi nous n'avons pas précisé une période déterminée. Nous avons retiré la disposition relative aux quatre ans.

Le sénateur Kenny: Cela m'amène à vous interroger au sujet de certains ministères — malgré l'envie que j'en ai, je ne dirai pas qu'ils sont surtout axés sur le trafic routier — qui semblent renâcler ou chercher à tirer leur épingle du jeu.

Prenons des exemples. Le ministère des Affaires étrangères, quand on lui a demandé combien de véhicules il achetait cette année et combien d'entre eux utilisaient un carburant de remplacement, a indiqué que tous ces véhicules pouvaient fonctionner à l'éthanol et que tout était donc merveilleux. Comme nous le savons tous, n'importe quel véhicule à essence peut utiliser un mélange contenant jusqu'à 10 p. 100 d'éthanol. Ces gens-là ne nous donnent donc manifestement pas une réponse honnête. C'était sans doute amusant, mais cela ne donne pas l'impression que ce ministère a encore saisi la portée de ce projet de loi. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Massé: J'ai bien entendu un commentaire général. Le rôle du Conseil du Trésor vis-à-vis de ce projet de loi est de mettre en place la structure, de rassembler les données et de contrôler les résultats de chaque ministère. Nous effectuerons ce contrôle, surtout au moment où ils achètent de nouveaux véhicules, pour nous assurer qu'ils appliquent les règles. Nous leur avons demandé de nous fournir régulièrement des rapports afin de pouvoir vérifier dans quelle mesure ils appliquent la loi.

Nous dispensons également des cours de formation, notamment à l'intention des personnes chargées du parc, pour modifier les habitudes acquises et c'est, je crois, la bonne façon de faire. Cela prend peut-être un peu plus longtemps mais, en fin de compte, cela donne de meilleurs résultats.

Pour ce qui est du règlement lui-même, nous allons veiller à ce que, à l'automne — qui sera, d'ailleurs, la dernière saison d'achat avant l'entrée en vigueur de cette loi le 1^{er} avril 1997 —, les ministères aient commencé à l'appliquer et à prendre les autres mesures nécessaires. Je suis sûr que nous aurons à ce moment-là des discussions sérieuses avec les divers ministères à propos de leur parc et de ce que l'on peut faire pour améliorer la loi et le règlement.

Le sénateur Kenny: À ma connaissance, vous n'êtes pas directement responsables de ce que feront vos collègues, monsieur le ministre. Cela dit, vous siégez à la même table qu'eux, ce qui n'est le cas d'aucun d'entre nous, et le comité a pensé que, pour qu'un programme de ce genre puisse porter fruit, il serait bon que quelqu'un donne l'exemple.

Nous aimerions évidemment tous savoir quel carburant utilise votre véhicule actuel et quel carburant utilisera votre prochain véhicule. Sérieusement, nous demandons si vous pourriez utiliser vos dons bien connus de persuasion pour convaincre vos collègues de donner l'exemple lorsqu'ils achètent de nouveaux véhicules et vous assurer qu'ils le font.

M. Massé: Sans aucun doute, nous en parlons souvent entre ministres. Je veux dire que l'une des premières règles que j'ai apprises est certainement de ne pas faire une promesse si je ne

know if you can keep or your colleagues can keep. We are in the middle of —

Senator Kenny: A by-election.

Mr. Massé: That is one example.

Last fall Mr. Eggleton and a number of his colleagues, including the ministers of natural resources and the environment, organized an industry-government forum to promote alternative fuels in the federal fleet. We are making an effort to show leadership. Also, the group at the official level has become more and more convinced as they have developed the law and the regulations, that this thing makes sense. Like all converted people, they are even more enthusiastic than the creators and they want to persuade their colleagues that they have to apply the law.

Also, once the policy and regulations are approved by Treasury Board — and I think it may be next Thursday, June 20; at least, it is on the draft agenda — I will send a letter to my colleagues to inform them that the law has been passed and the regulations are in place and that they have to show by example that we want to protect the environment.

They will, of course, apply the law as drafted in terms of cost effectiveness, operational feasibility and so on. There is no doubt in my mind that all those interested — including you, senator — will have to continue to use persuasion in order to implement the purposes of the law.

The Chairman: You did not have advance notice of that question, Mr. Minister; did you?

Mr. Massé: No, but it makes sense to ask such a question.

Senator Taylor: I have three fairly short questions. I was a little puzzled when you were talking about your database study and what you are putting together for the cars because, in my experience, the only limiting factor is location, whether or not you can access it. There is no such thing as an automobile that pollutes less on gasoline than alternative fuels or an automobile that runs more efficiently. In other words, it is a case of accessibility.

That should be very easy. Just putting pins in a map should be able to tell you. At the end of the summer you may need that map. Why you are going through all the rest of the steps.

The second question is on capital cost. My impression is that bureaucracy, maybe because of the incessant push of trying to reduce the deficit, is stuck with trying to keep capital costs down. There is no such thing as an alternative fuel vehicle that runs cheaper than an ordinary vehicle. It seems to me you have put your bureaucracy in a tough spot if, on the one hand, you want them to reduce capital costs and cut so that you can show, in the short term, less expenses, and, on the other hand, you are nagging at their heels to buy the alternative fuel equipment, which has a greater cost.

suis pas sûr que mes collègues ou moi-même pourront la tenir. Il y a maintenant...

Le sénateur Kenny: ... des élections partielles.

M. Massé: C'est un exemple.

L'automne dernier, M. Eggleton et plusieurs de ses collègues, y compris le ministre des Ressources naturelles et celui de l'Environnement, ont organisé un forum industrie-gouvernement pour encourager l'utilisation de carburants de remplacement dans le parc fédéral. Nous faisons un effort pour donner l'exemple. En outre, les fonctionnaires qui s'en occupaient sont devenus de plus en plus convaincus du bien-fondé de cette mesure au fur et à mesure qu'ils préparaient la loi et son règlement. Comme tous les convertis, ils sont même plus enthousiastes que ceux qui sont à l'origine de ce projet et ils veulent convaincre leurs collègues qu'ils doivent appliquer la loi.

En outre, une fois que la politique et le règlement auront été approuvés par le Conseil du Trésor — et je pense que cela se fera peut-être jeudi prochain, le 20 juin; cela figure tout au moins au projet d'ordre du jour —, j'envoierai une lettre à mes collègues pour leur faire savoir que la loi a été adoptée et que le règlement est en place et qu'ils doivent montrer par l'exemple que nous voulons protéger l'environnement.

Ils respecteront bien entendu les dispositions de la loi pour ce qui est de la rentabilité, de la faisabilité opérationnelle, et cetera. Pour moi, il ne fait aucun doute que toutes les personnes intéressées — y compris vous-même, sénateur — devront continuer à s'efforcer de convaincre les gens pour permettre d'atteindre les objectifs de cette loi.

Le président: Cette question ne vous a pas été communiquée à l'avance, monsieur le ministre, n'est-ce pas?

M. Massé: Non, mais il est logique de la poser.

Le sénateur Taylor: J'ai trois questions assez brèves. J'ai été un peu surpris quand vous avez parlé de votre étude d'une base de données et de ce que vous rassembliez pour ces automobiles parce que, d'après mon expérience, le seul facteur limitatif est l'endroit où se trouve un véhicule et le fait de savoir si on y a ou non accès. Une automobile qui pollue moins avec de l'essence qu'avec un carburant de remplacement ou une automobile ayant un meilleur rendement, cela n'existe pas. En d'autres termes, ce qui compte est l'accès au véhicule.

Cela devrait être très facile. Il devrait suffire de piquer des épingles dans une carte. À la fin de l'été, vous aurez peut-être besoin de cette carte pour évaluer le bien-fondé de toutes les autres étapes de ce processus.

La deuxième question concerne les frais d'immobilisation. J'ai l'impression que, peut-être à cause des pressions constantes en faveur de la réduction du déficit, la bureaucratie est forcée d'essayer de limiter ces frais. Un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement et coûtant moins cher à utiliser qu'un véhicule ordinaire, cela n'existe pas. Il me semble que vous placez la bureaucratie dans une situation délicate si, d'une part, vous voulez qu'elle réduise les frais d'immobilisation afin que vous puissiez montrer, à court terme, que vous avez réduit les dépenses alors que, d'autre part, vous faites pression auprès d'eux pour

Have you put anybody to work on a system whereby the bureaucrat can show that cost without it coming out of his hide in the budget; it comes out somewhere else. Maybe you should set up something like the National Housing Act, another act that will flounder, but dealing with converted automobiles. Has any thought been given to that possibility so that the capital cost of buying alternative fuel equipment will not come out of the current budget of the department working on it?

Mr. Massé: I will give you a partial answer, and I am sure that my colleagues will want to complete it. I asked some of the same questions — how do you affect the size of the fleet, is it through budgetary items, do you buy vehicles expecting them to last for a long while? Basically the fleet manager uses a formula to calculate the average life of the vehicle. He looks at the costs and includes, of course, cost of fuel at the pump.

The calculations show that if you use your vehicle for more than six years — of course, it depends on technology and change — it becomes cheaper to buy and use an alternative fuel vehicle. Therefore, in terms of the capital cost formula that is used by fleet managers, given certain assumptions, it makes sense in purely cost terms to use an alternative fuel car.

There is, however, in your question, another aspect: Is this formula the right one because it only takes into account the costs and not a number of other factors such as the cost of cleaning up the environment or the cost of respiratory diseases, or whatever. These things should eventually be taken into account, but we certainly do not have the formulas at present to be able to take these various sophisticated elements into account.

Mr. Clayton: If I may get back to your first point about information systems. The reason for the more complex information systems is, first, related to the Alternative Fuels Act itself. Of course, you have to make decisions about individual vehicles. Those decisions, including not only the decisions of the individual manager but also private industry, have to do with questions about consumption of fuel, kilometrage and so on. On top of that there is a separate initiative which is compatible with the government, to reduce CO₂ emissions in its fleet by 30 per cent by the end of the decade. That is not only through alternative fuels but through a lot of other factors, better driving habits and so forth. The way to get those numbers is also through that individual data by vehicle. Essentially, the data are collected when a car goes into a garage through the use of a card. There is a whole system for compiling that sort of data. Again, it is standard practice for large fleet managers.

qu'ils achètent un matériel plus coûteux utilisant les carburants de remplacement.

Avez-vous chargé quelqu'un de mettre au point un système permettant aux bureaucrates de prendre l'argent pour cela ailleurs que dans leur propre budget. Vous pourriez peut-être mettre sur pied quelque chose comme la Loi nationale sur le logement, une autre loi difficile à appliquer, mais qui porterait sur les automobiles converties. Avez-vous envisagé une telle possibilité afin que les frais d'immobilisation relatifs à l'achat de matériel utilisant les carburants de remplacement ne soient pas prélevés sur le budget actuel du ministère concerné?

M. Massé: Je vais vous donner une réponse partielle et je suis sûr que mes collègues voudront la compléter. J'ai moi aussi posé certaines de ces questions: comment peut-on influencer la taille du parc automobile, est-ce au moyen des postes budgétaires, achète-t-on des véhicules dont on espère qu'ils pourront durer longtemps? De façon générale, les gestionnaires du parc utilisent une formule pour calculer la durée moyenne de vie d'un véhicule. Ils examinent les coûts en incluant, bien entendu, les dépenses en carburant.

Ces calculs montrent que, si l'on utilise un véhicule pendant plus de six ans — cela dépend bien entendu de la technologie et des changements —, l'achat et l'utilisation d'un véhicule fonctionnant au carburant de remplacement deviennent plus avantageux. Donc, pour ce qui est de la formule utilisée par les gestionnaires du parc en matière de frais d'immobilisation, si l'on admet certaines hypothèses, l'utilisation d'un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement est justifiée d'un point de vue purement financier.

Votre question contient toutefois un autre élément: cette formule est-elle la bonne puisqu'elle ne prend en considération que les coûts, en négligeant un certain nombre d'autres facteurs tels que le coût du nettoyage de l'environnement ou celui des maladies respiratoires ou je ne sais quoi d'autre? Il faudra bien finir par tenir compte de ces choses-là, mais nous ne disposons certainement actuellement d'aucune formule nous permettant de prendre en considération ces divers éléments complexes.

M. Clayton: Si je peux revenir à la première chose que vous avez dite à propos des systèmes d'information. Ces systèmes deviennent nécessaires en premier lieu à cause de la Loi sur les carburants de remplacement elle-même. Bien entendu, il faut prendre une décision individuelle pour chaque véhicule. Ces décisions, y compris non seulement celles de chaque gestionnaire, mais également celles du secteur privé, portent sur des facteurs tels que la consommation, le kilométrage, et cetera. Il y a en outre une autre initiative du gouvernement consistant à réduire les émissions de CO₂ de son parc automobile de 30 p. 100 d'ici la fin de la décennie, non seulement en utilisant des carburants de remplacement, mais en s'appuyant sur de multiples autres facteurs, comme de meilleures habitudes de conduite, et cetera. Pour obtenir les chiffres correspondants, il faut également avoir les données relatives à chaque véhicule. En fait, on les recueille en utilisant une carte lorsque l'automobile va au garage. Il existe tout un système pour compiler les données de ce genre. Là encore, c'est une pratique normale pour les gestionnaires de grands parcs automobiles.

On the question of capital costs and purchasing new vehicles, departments tend to have the same manager dealing with both capital expenditures and savings in operating expenditures, such as those that would come through using alternative fuels. The managers have control of that pot and can monitor the types of trade-offs to be made over a period of years. To use the Treasury Board language, they can then cash-manage the types of trade-offs that have to be made between those two types of expenditures.

Senator Taylor: I think, with all due deference, that you are really complicating the thing. I think it is quite simple. Alternative fuels are cheaper, period. I have seen no evidence anywhere to the contrary. Nobody has even been audacious enough to try to suggest anything else. You are using all sorts of computations, measurements and so on. If you can find just one article, anywhere, that shows that the other fuels are better, I would be most interested in seeing it.

Let us go on to the next question. Alternative fuels are supposed to be more economical and better for the environment, and a vehicle with a motor built for alternative fuel is even more efficient. Has your department thought about bulk purchasing that type of vehicle from the automotive industry? I know we have spent a lot of time on submarines and helicopters, and maybe we should spend some time on old-fashioned, four-wheel cars with two seats. I am just wondering if we have thought about it at all, because the manufacturers are not in this because it is a spot market here and there. If your department were able to say to the Big Three, "We can purchase 3,000 or 5,000 cars next year or over the next few years that are specifically built with motors for alternative fuels. Have you thought of that at all?"

Mr. Massé: I have some thoughts on that, but obviously they would have to be refined. We already get a discount on the fleet we buy because we buy —

Senator Taylor: That is the old, dirty cars, naturally. They should give them to you free, really.

Mr. Massé: We get a discount of about 30 per cent below manufacturer's cost. If we were to order vehicles that are manufactured in much smaller runs, such as cars with a special engine of that type, I am not sure, first, that we could get them at a comparable price and, second, that we would get such a discount. However, it is a good idea to investigate that possibility and to see if we could get better prices for that.

Senator Spivak: You have been talking about learning how to walk, and I want to know if you will learn how to run. The point is that, as you have said here, this whole exercise has to fit into a sustainable development plan. Some of the elements of that sort of plan are the issue of climate change and the draft framework convention which has to do with direction of emissions.

Pour ce qui est des frais d'immobilisation et de l'achat de nouveaux véhicules, les ministères ont tendance à confier à un même gestionnaire les frais d'immobilisation et les économies à réaliser dans les dépenses d'exploitation, par exemple celles qui résulteraient de l'utilisation de carburants de remplacement. Les gestionnaires contrôlent les sommes correspondantes et ils peuvent voir quels compromis doivent être faits au cours d'une période de quelques années. Pour parler comme on le fait au Conseil du Trésor, ils peuvent alors assurer la gestion de caisse des types de compromis à réaliser entre ces deux types de dépenses.

Le sénateur Taylor: Je pense, avec tout le respect que je vous dois, que vous compliquez en fait le problème. Il me paraît tout à fait simple. Les carburants de remplacement coûtent moins cher, un point c'est tout. Je n'ai jamais rien vu qui prouve le contraire. Personne n'a jamais eu l'audace de prétendre autre chose. Vous utilisez toutes sortes de calculs, de mesures, et cetera. Si vous pouvez trouver un seul article, où que ce soit, montrant que les autres carburants sont meilleurs, cela m'intéresserait beaucoup.

Passons à la question suivante. Les carburants de remplacement sont censés être économiques et meilleurs pour l'environnement et un véhicule doté d'un moteur construit pour un carburant de remplacement a même un rendement supérieur. Votre ministère a-t-il envisagé l'achat de grandes quantités de véhicules de ce genre auprès des fabricants? Je sais que nous avons consacré beaucoup de temps aux sous-marins et aux hélicoptères et peut-être devrions-nous en consacrer un peu à ces bons vieux véhicules à quatre roues munis de deux sièges. Je me demande simplement si nous y avons réfléchi le moins du monde, étant donné que les fabricants ne s'y intéressent pas parce que c'est un marché isolé et ponctuel. Votre ministère pourrait dire aux trois grands fabricants: «Nous pouvons acheter l'année prochaine ou au cours des quelques prochaines années 3 000 ou 5 000 voitures munies d'un moteur utilisant des carburants de remplacement». Avez-vous le moins du monde envisagé cela?

M. Massé: J'ai certaines idées à ce sujet, mais il faudrait bien entendu les préciser. Nous recevons déjà un escompte pour les véhicules que nous achetons parce que nous achetons...

Le sénateur Taylor: Il s'agit bien entendu des vieilles automobiles polluantes. En réalité, ils devraient vous les donner gratuitement.

M. Massé: Nous recevons un escompte d'environ 30 p. 100 sur le coût du fabricant. Si nous devions commander des véhicules fabriqués à beaucoup moins d'exemplaires, par exemple des véhicules munis d'un moteur spécial de ce type, je ne suis pas sûr, premièrement, que nous pourrions les obtenir à un prix comparable et, deuxièmement, que nous bénéficierions d'un tel escompte. Néanmoins, ce serait une bonne idée d'étudier cette possibilité et de voir si nous pourrions obtenir de meilleurs prix.

Le sénateur Spivak: Vous avez parlé d'apprendre à marcher et je voudrais savoir si vous allez apprendre à courir. En fait, comme vous l'avez dit, tout ce programme doit s'intégrer à un plan de développement durable. Un plan de cette nature contient, entre autres, des éléments tels que le changement climatique et le projet d'accord-cadre relatif aux émissions polluantes.

I want to know: Quantitatively, what are you expecting? What is the share of the federal government fleet that is your objective, your goal, in going through this whole exercise? Do you have those kinds of figures? Do you know what you are aiming at?

Mr. Clayton: I am not sure whether previous comments apply to your question, but the government has established also, through Treasury Board policy — the policy which the minister mentioned will probably be approved next week — a 30 per cent emissions reduction target for the federal fleet, which will be incorporated in the government's sustainable development action plan.

Senator Spivak: Is that in CO₂?

Mr. Clayton: Yes, that is in CO₂.

Senator Spivak: Is it in nitrogen oxide?

Mr. Clayton: That is in CO₂ emissions.

Senator Spivak: What is it?

Mr. Clayton: That is CO₂ emissions.

Senator Spivak: Just CO₂ emissions?

Mr. Clayton: Yes, just CO₂ emissions.

Senator Spivak: Mr. Chairman — and you may rule me out of order — the sustainable development action plan is to be reported to Parliament annually. "Sustainable development", of course, usually means to most people "sustained development in business", but that is not the latest thinking — it requires resource productivity and total or full cost accounting and total quality management.

Has Treasury Board developed any such guidelines? What are the objectives and goals for the departments with these sustainable development plans, and are those plans available to us? We are also an environment committee.

The Chairman: You are moving slightly off Bill S-7. However, if the minister wishes to respond, it is at his discretion.

Mr. Massé: Mr. Chairman, you are right, the answer to that question lies much more in the realm of the Department of the Environment.

Senator Spivak: So, the Treasury Board is not dealing with these sustainable development action plans, it is Environment Canada?

Mr. Massé: Yes.

Senator Spivak: They are not going to Treasury Board?

Mr. Massé: No. Environment Canada will set the norms and the definitions. As you say, there is a fundamental difference between "sustained development" and "sustainable develop-

J'aimerais savoir à quoi vous attendez du point de vue quantitatif. Quelle proportion du parc automobile fédéral vous êtes-vous donné pour objectif en vous engageant dans cet exercice? Avez-vous des chiffres à ce sujet? Savez-vous ce que vous cherchez à atteindre?

M. Clayton: Je ne sais pas si les commentaires antérieurs s'appliquent à votre question, mais le gouvernement a également établi, par l'intermédiaire de la politique du Conseil du Trésor — politique qui, comme le ministre l'a indiqué, sera probablement approuvée la semaine prochaine — un objectif de réduction des émissions de 30 p. 100 pour le parc fédéral qui sera incorporé dans le plan d'action du gouvernement sur le développement durable.

Le sénateur Spivak: Parlez-vous du CO₂?

M. Clayton: Oui, il s'agit du CO₂.

Le sénateur Spivak: S'agit-il de l'oxyde d'azote?

M. Clayton: Il s'agit des émissions de CO₂.

Le sénateur Spivak: De quoi?

M. Clayton: Des émissions de CO₂.

Le sénateur Spivak: Uniquement les émissions de CO₂?

M. Clayton: Oui, uniquement les émissions de CO₂.

Le sénateur Spivak: Monsieur le président — et mon intervention est peut-être irrecevable —, le plan d'action sur le développement durable doit faire l'objet d'un rapport annuel au Parlement. Quand on parle de développement durable — la plupart des gens pensent, bien sûr, au développement soutenu des activités commerciales, mais cette conception est maintenant dépassée —, il faut se soucier de la productivité des ressources et appliquer la méthode du prix de revient complet et la gestion de la qualité totale.

Le Conseil du Trésor a-t-il élaboré des lignes directrices de ce type? Quels sont les buts et les objectifs des ministères relativement à ces plans de développement durable et pouvons-nous prendre connaissance de ces plans? Notre comité s'occupe également de l'environnement.

Le président: Vous quittez légèrement le sujet du projet de loi S-7. Toutefois, si le ministre veut vous répondre, je laisse cela à sa discrétion.

M. Massé: Monsieur le président, vous avez raison, la réponse à cette question est plutôt du ressort du ministère de l'Environnement.

Le sénateur Spivak: Donc, le Conseil du Trésor ne s'occupe pas de ces plans d'action sur le développement durable; est-ce Environnement Canada?

M. Massé: Oui.

Le sénateur Spivak: Ces plans ne sont pas soumis au Conseil du Trésor?

M. Massé: Non. Environnement Canada va établir les normes et les définitions. Comme vous l'avez dit, il y a une différence fondamentale entre «développement soutenu» et «développement

ment." You have all kinds of guidelines to develop in this field, and with use you will have to refine your guidelines.

[Translation]

Senator Nolin: Mr. Minister, approximately one month ago, we met with the automobile manufacturers and I was personally very surprised to find that they were not aware of Treasury Board's existence; they didn't know what role Treasury Board played in the development of all the regulations necessary for the implementation of Bill S-7.

Taking into account that car manufacturers play an important part in that chain since they are the ones who, at the end of the day, will provide the equipment necessary for the implementation of the objectives of the bill, have you been in contact with them over the last month? Did you ask them some questions since I read in your notes that you consulted with them?

I think that those who got in touch with them were mostly your officials. It came as a surprise to me since we are talking about the three main car manufacturers in North America and they are, by the way, probably your three most important suppliers.

Mr. Massé: Yes. It depends what elements of those companies you are talking about. Since I met with them when they were doing some lobbying, I am convinced that they are very well aware of the existence of Treasury Board.

Senator Nolin: I am mostly referring to people in charge of alternatively-fuelled vehicles.

Mr. Massé: I was going to answer that some people in those companies are obviously very familiar with government since they interface regularly with us.

I think that you are right to state that manufacturers, particularly those who deal with the technical aspects of manufacturing or marketing, were probably not aware of the details of what was being done. That's why we met with that sector of the industry and I mentioned that we have met with 48 people who not only belong to the three big companies you referred to but also to various sectors within those companies. We briefed them extensively mainly on the alternative fuels policies and on what was being done by Treasury Board.

We also had some information meetings on that topic because we agree with you that they were not sufficiently well informed.

Senator Nolin: The people we heard are those who are commercially in charge of the promotional activities with the departmental vehicles buyers and I saw them as being that industry's stakeholders; they are essentially front line stakeholders.

They do have to deal with the buyers of the various departments. Isn't it your feeling that the people who were talking with each other are not the right ones?

durable». Il y a toutes sortes de lignes directrices à mettre au point dans ce domaine et, l'expérience aidant, il faudra encore les préciser.

[Français]

Le sénateur Nolin: Monsieur le ministre, il y a environ à peu près un mois, nous avons rencontré les manufacturiers d'automobiles et j'ai été personnellement très surpris de voir que ces gens ne connaissaient pas l'existence du Conseil du Trésor, ne savaient pas quel était le rôle du Conseil du Trésor dans l'élaboration de toute la réglementation nécessaire à la mise en oeuvre du projet de loi S-7.

Compte tenu que dans la chaîne, les manufacturiers automobiles sont importants parce que ce sont eux qui vont, en bout de ligne, fournir l'équipement nécessaire à mettre en oeuvre les objectifs de cette loi, est-ce que depuis un mois, vous êtes entré en contact avec ces gens? Est-ce que vous leur avez posé des questions, puisque je lis vos notes et que vous nous dites que vous avez consulté ces gens?

Je présume que ce sont surtout vos agents qui sont entrés en contact avec ces gens. Cela m'a surpris parce que l'on parle des trois plus grands manufacturiers automobiles en Amérique du Nord, et qui sont probablement vos trois plus gros fournisseurs, d'ailleurs.

M. Massé: Oui. Cela dépend où dans ces compagnies. Je suis convaincu, parce que je les rencontre quand ils font du «lobbying», qu'ils savent bien où est le Conseil du trésor.

Le sénateur Nolin: C'était surtout ceux qui ont la responsabilité des véhicules dont la propulsion est à carburant alternatif.

M. Massé: Ce que j'allais répondre, c'est qu'évidemment, il y a des endroits dans ces compagnies-là où ils connaissent très bien le gouvernement puisqu'ils ont une «interface» régulière.

Je pense que vous avez raison d'indiquer que les manufacturiers, en particulier ceux qui s'occupent de la production ou de la vente de façon plus technique, n'étaient probablement pas au courant en détail de ce qui se faisait. C'est la raison pour laquelle nous avons eu des rencontres avec le secteur de l'industrie, et j'ai mentionné qu'on en avait rencontré 48 qui font partie non seulement de toutes les trois grandes compagnies que vous avez nommées, mais également de plusieurs secteurs à l'intérieur de ces compagnies. On leur a donné des préfaces en profondeur, d'abord sur les politiques en termes de carburant alternatif et sur ce que le Conseil du Trésor était en train de faire.

Alors, nous avons justement eu des séances d'information à ce sujet parce que nous sommes d'accord avec vous qu'ils étaient insuffisamment informés.

Le sénateur Nolin: Les gens qu'on a entendus, ce sont ceux qui ont la responsabilité commerciale de faire la promotion auprès des acheteurs départementaux des véhicules, et ils me sont apparus comme étant des intervenants de cette industrie; des intervenants de la première ligne, finalement.

Ce sont eux qui ont à transiger avec les acheteurs de différents ministères. Est-ce que vous n'avez pas l'impression que ce ne sont pas les bonnes personnes qui se parlent, finalement?

Mr. Massé: No, because, obviously, we are trying to give the industry a better understanding of the situation with the seminars I mentioned but we also hold seminars with our fleet managers in order to make them aware of their responsibilities.

We therefore work on both ends. We are trying to provide information to the companies which, as you put it, interface with the people in the departments. We are also trying to make the people in our departments aware of the new obligations they will have when the law takes effect or that they will have to implement starting on April 1st, 1997.

Senator Nolin: If I may, Mr. Chairman, my last question will be about the manufacturers who expressed their interest in being given advance notice or even in being able to share in the development of those famous regulations. Did you specifically receive any comments from those manufacturers and what was the general thrust of those comments?

[English]

Mr. Andrews: The manufacturers are regularly involved with PWGSC on an annual basis and the discussion of alternative fuels is continuous. With respect to the actual policy documents that were distributed for review, including to the manufacturers, they were supportive, but there were no in-depth comments provided.

[Translation]

Mr. Massé: If I may give you an additional answer, the regulation will normally be submitted again to Treasury Board, to the ministers who make up Treasury Board, for their approval on June 20th.

Following that, they will be finalized before their insertion in the *Gazette* or, in other words, before being made public. At that time, you will receive the companies' responses in addition to the responses we already obtained because, in accordance with the normal process, as you well know, you may then get all kinds of comments that may result from changes to the regulations.

Senator Nolin: Are the consultations you recently had with...

[English]

Is that a recent intervention or exchange that you had with the manufacturers?

Mr. Andrews: I am not sure what you mean by "recent".

Senator Nolin: Less than a month?

Mr. Andrews: No. It would be during the consultation process that took place over two months ago. Then it was a case of consolidating the information we received and making the necessary changes. They were involved in the normal course of the distribution of the information we sent to everyone.

Mr. Clayton: For more information, senator, there are 32 basic types of vehicles in the government's catalogue and in nine of those types are alternative fuel vehicles that have been

M. Massé: Non parce que, évidemment, on essaie d'augmenter la compréhension de l'industrie avec les séminaires dont j'ai parlé mais également, nous organisons des séminaires avec nos propres gestionnaires des flottes d'automobiles, de façon à les informer de leurs responsabilités.

Alors, nous opérons avec les deux côtés de la tenaille. On essaie d'informer les compagnies qui, comme vous dites, sont «l'interface» vis-à-vis de nos gens dans les ministères. On essaie également d'informer nos gens dans les ministères qu'ils ont de nouvelles obligations qui vont devenir loi ou qu'ils vont être obligés de la mettre en pratique à partir du 1^{er} avril 1997.

Le sénateur Nolin: Ma dernière question, si vous me le permettez monsieur le président: les manufacturiers nous ont manifestés leur intérêt à être informés à l'avance ou même à pouvoir participer à l'élaboration de la fameuse réglementation. Est-ce que vous avez reçu des commentaires, spécifiquement de ces manufacturiers-là et quels sont, de façon générale, les commentaires qu'ils vous ont soumis?

[Traduction]

M. Andrews: Les fabricants traitent régulièrement avec TPSGC chaque année et il est constamment question des carburants de remplacement. En ce qui concerne les documents d'orientation qui ont été distribués pour examen, notamment aux fabricants, ceux-ci ont manifesté leur soutien, mais aucun commentaire approfondi n'a été fourni.

[Français]

M. Massé: Si je peux terminer une réponse additionnelle, les règlements vont revenir à la normale au Conseil du Trésor, aux ministres du Conseil du Trésor pour approbation le 20 juin.

Par la suite, ils vont être préparés pour être inclus dans la *Gazette*, c'est-à-dire être rendus publics. À ce moment-là, vous allez avoir des réactions par les compagnies qui sont en plus de celles qu'on a eues jusqu'ici parce que vous pouvez à ce moment-là avoir, comme vous savez dans le processus normal, toutes sortes de commentaires, et cetera qui peuvent résulter dans des changements dans les règlements.

Le sénateur Nolin: Est-ce que ce sont des consultations récentes avec les...

[Traduction]

Est-ce une intervention récente ou une discussion que vous avez eue avec les fabricants?

M. Andrews: Je ne sais pas ce que vous entendez par «récent».

Le sénateur Nolin: Depuis moins d'un mois?

M. Andrews: Non. Cela a dû avoir lieu pendant les consultations qui se sont déroulées il y a plus de deux mois. Il s'agissait alors de rassembler les renseignements que nous avons reçus et d'apporter les changements nécessaires. Ils y ont participé dans le cadre normal de la distribution des renseignements que nous avons envoyés à tout le monde.

M. Clayton: À titre d'information, sénateur, j'ajouterai qu'il y a 32 grandes catégories de véhicules dans le catalogue du gouvernement et que neuf d'entre elles correspondent aux

submitted by manufacturers as part of the government tender process. That is run by the Department of Public Works and Government Services.

Senator Nolin: Yes. Somebody is listening to the question and sending the answer.

The Chairman: Mr. Minister, I am heartened by the fact that, by this month, Treasury Board will have the regulations for review and that they will be made public no later than the fall, resulting in purchase contemplations by various departments to meet our objective of April 1 of next year. That is excellent progress.

That process is also very important in terms of what is in your guidelines, particularly in terms of your definitions of what is cost-effective and operational feasibility. Those definitions, in a sense, can make or break the bill. As a result I am wondering where you the input for those definitions is coming from, what approach you are taking, what parameters you are utilizing in order to come to those definitions. We would urge you, of course, to have the broadest type of definition and one that is not restrictive, because that will be the out for the departments, if they choose to act contrary to the spirit and intent of the legislation.

Can you or your officials enlighten us as to those definitions, which are so fundamental to our exercise?

Mr. Massé: I could ask my officials, but they will tell you that they have looked at costs in terms of the normal standard definitions that economists use, including the most important one, cost of fuel, being the cost of fuel at the pump.

The Chairman: That worries me when we turn it over to the economists. I do not see many negatives in the sense of what we have been talking about. To me, it is not a very complicated matter. We know it is environmentally friendly. We know that it is cost-effective. We know, depending on the length of time that you want to allocate to the life of a vehicle, that even conversions are economical. I am interrupting, but I am trying to make a point here which is obvious.

Mr. Massé: I think your point is right. The role of Treasury Board in this exercise is to try to redefine cost effectiveness and operational feasibility in ways that are closer and closer to the government objectives. There is no doubt that in the course of discussions with departments to get agreement on, for example, exactly what the formula means or what factors are taken into account, there will be a refinement of definitions and, therefore, a positioning by departments that has to be more reasonable in the end than at the beginning. I am not naming any departments, but you probably know them.

There is no doubt in my mind that as we proceed we will reach a point where we will be able to use much better — I think the term we used was “social criteria.” They are not exactly social, they are also economic — the effect on the environment, the effect on health, and so on. At present it is extremely difficult to quantify these elements and we need much more information. With regard to the definition of “cost effectiveness”, which is to

véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement qui ont été proposés par les fabricants dans le cadre du processus d'appel d'offres du gouvernement. C'est le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux qui s'en occupe.

Le sénateur Nolin: Oui. Quelqu'un écoute la question et fait parvenir la réponse.

Le président: Monsieur le ministre, je suis rassuré par le fait que, ce mois-ci, le Conseil du Trésor présentera le règlement pour examen et que celui-ci sera publié au plus tard cet automne, si bien que différents ministères pourront envisager leurs achats de façon à respecter notre objectif du 1^{er} avril de l'année prochaine. C'est une excellente façon de progresser.

Ce processus est également très important pour ce qui est de la teneur de vos lignes directrices, surtout en ce qui concerne vos définitions de ce qui est rentable et faisable sur le plan opérationnel. Le succès de ce projet de loi dépend, d'une certaine façon, de ces définitions. En conséquence, je me demande qui participe à l'élaboration de ces définitions, quelle méthode vous avez choisi et quels paramètres vous utilisez pour les établir. Nous vous inviterions, bien entendu, à utiliser une définition aussi peu restrictive que possible, parce que, sinon, ce serait une échappatoire pour les ministères qui décideraient d'aller à l'encontre de l'esprit de ce projet de loi.

Pouvons-nous obtenir des précisions de votre part ou de celle de vos collaborateurs au sujet de ces définitions, si fondamentales pour ce que nous cherchons à faire?

M. Massé: Je pourrais le demander à mes collaborateurs, mais ils vous diront qu'ils ont examiné les coûts en fonction des définitions normales qu'utilisent les économistes, y compris le facteur le plus important, le coût du carburant à la pompe.

Le président: Je trouve un peu inquiétant que l'on s'en remette aux économistes. Je ne vois guère d'aspect négatif dans ce dont nous avons parlé. Pour moi, ce n'est pas une affaire très compliquée. Nous savons que ces carburants sont bons pour l'environnement et qu'ils sont rentables. Selon la durée de vie que vous prévoyez pour un véhicule, nous savons qu'une conversion peut même être économique. Je vous interromps, mais j'essaie de signaler une chose évidente.

M. Massé: Je pense que vous avez raison. Le rôle du Conseil du Trésor dans cette affaire est d'essayer de redéfinir la rentabilité et la faisabilité opérationnelle en se rapprochant des objectifs gouvernementaux. Il est hors de doute que, lorsqu'on discutera avec les ministères pour arriver à une entente sur, par exemple, le sens exact de la formule ou les facteurs à prendre en considération, les définitions seront précisées et les ministères devront adopter un point de vue plus raisonnable à la fin qu'au début. Je ne nommerai aucun ministère, mais vous savez sans doute desquels il s'agit.

Pour moi, il est hors de doute que, au fur et à mesure que nous avançons, nous en arriverons à un point où nous pourrions utiliser beaucoup mieux... je pense que l'on a utilisé l'expression «critères sociaux». Ils ne sont pas uniquement de nature sociale, mais aussi économique — il s'agit de l'effet sur l'environnement, sur la santé, et cetera. À l'heure actuelle, il est extrêmement difficile de quantifier ces éléments et nous avons besoin de beaucoup plus de

be applied to the whole government, we need to be able to justify the changes in formulas to be in a position to ask departments to put them in place.

The point that you are making is correct, that there may well be a tendency at first to have a purely economic definition of costs and benefits and so on, that after a while it will become clear that we have to change the definitions to give more relative weight to the environmental effects. In order to do that, we must be in a position where we can quantify them reasonably well.

The Chairman: I would hope, Mr. Minister, that you would put the most liberal interpretation on these guidelines that will be effective and encouraging to the departments. Are there any other questions?

Senator Kenny: Following on your point, Mr. Chairman, I have one question, and let us use operational feasibility as an example. In hearing the RCMP's testimony before us on the last two occasions, we know that they have access to propane just about everywhere. The Bronson study showed us that. We know that probably a third of their fleet has access to natural gas.

We put the question to them: What do you do when you go into a remote area and you do not have access to a fuel? The answer was, "Well, we go to a fuel supplier and have them set up a gasoline tank, and we refuel our vehicles." The question is: Will there be anything in the regulations that says, "Well, if you have to set up a remote fuelling station, set up an alternative fuel remote fuelling station."

Mr. Clayton: There is nothing to that effect in the regulations or the Treasury Board policy at this stage, I do not believe. I look to Mr. Andrews as the author who has gone through 55 drafts.

Mr. Andrews: I just have to remember which one I am talking about. There is something in there relative to this possibility. It does not quite address your question, but it does say that the inconvenience, or slight inconvenience to get alternative fuels is no excuse for not using it. That is the extent of it.

Senator Kenny: In fairness, there will probably be a lot of inconvenience to these folks starting up. We are bending people out of shape with this bill, but once it gets going it will become increasingly convenient. The trick is how to draft your regulations to get people to cope with the initial inconvenience to achieve the savings that are down the road.

I would like to come back to cost effectiveness. I took a fair bit of comfort from your earlier iteration in that you had four years for payback. I was afraid that you might come up with three, and when you came up with four I thought, "Well, this is terrific, these guys are on side." Then I started thinking more about keeping the vehicles longer, and I must confess to a sense of unease given that you do not have a guideline saying that you

renseignements. Pour ce qui est de la définition de la «rentabilité», qui doit s'appliquer à l'ensemble du gouvernement, il faut que nous puissions justifier les changements apportés aux formules pour être en mesure de demander aux ministères de les appliquer.

Ce que vous dites est juste; on aura peut-être tendance au départ à définir les coûts, les bénéfices, etc. en termes exclusivement économiques mais, au bout d'un certain temps, il apparaîtra clairement qu'il faut modifier les définitions pour accorder une importance relative plus grande aux effets sur l'environnement. Pour ce faire, nous devons être en mesure de les quantifier raisonnablement bien.

Le président: J'espère, monsieur le ministre, que vous interpréterez ces lignes directrices de façon aussi libérale que possible pour assurer une meilleure efficacité et encourager les ministères. Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Kenny: Suite à ce que vous avez dit, monsieur le président, j'ai une question à poser et je prendrai l'exemple de la faisabilité opérationnelle. Après avoir entendu les interventions faites devant nous par la GRC les deux dernières fois, nous savons que ses membres ont accès au propane pratiquement partout. L'étude Bronson l'a révélé. Nous savons que le tiers de leur parc automobile a probablement accès au gaz naturel.

Nous avons demandé aux représentants de la GRC: que faites-vous quand vous allez dans une région éloignée où vous ne pouvez pas trouver un certain carburant? Ils nous ont répondu: «Eh bien, nous allons voir un fournisseur de carburant pour qu'il installe un réservoir d'essence et nous faisons le plein». La question est la suivante: y aura-t-il dans le règlement quelque chose qui dise: «Eh bien, si vous devez mettre en place des postes de ravitaillement en carburant, faites en sorte qu'on y trouve des carburants de remplacement.»

M. Clayton: Le règlement ou la politique du Conseil du Trésor ne comprend rien de tel pour le moment, à ma connaissance. Je me tourne vers M. Andrews qui en est l'auteur et qui en a déjà rédigé 55 versions différentes.

M. Andrews: Il faut que je me souvienne exactement de laquelle je parle. Il y a quelque chose au sujet de cette possibilité. Cela ne répond pas tout à fait à votre question, mais on indique que la difficulté ou à la légère difficulté à se procurer des carburants de remplacement ne doit pas servir de prétexte pour ne pas les utiliser. C'est tout ce que l'on dit.

Le sénateur Kenny: Pour être juste, cela créera probablement beaucoup de difficultés à ces gens au départ. On complique considérablement la vie des gens avec ce projet de loi, mais une fois que le mouvement sera lancé, les choses se simplifieront progressivement. Il faut surtout que vous rédigiez le règlement de façon à permettre aux gens de surmonter les difficultés initiales pour réaliser les économies qui nous attendent en fin de compte.

Je voudrais revenir à la question de la rentabilité. J'ai été quelque peu rassuré de vous entendre dire tout à l'heure que vous prévoyez quatre années pour le recouvrement des frais engagés. J'avais peur que vous parliez de trois ans et quand vous avez dit que c'était quatre ans, j'ai pensé: «Bon, c'est fantastique, ces gars-là ont bien compris la situation». Ensuite, je me suis mis à penser davantage à la possibilité de conserver plus longtemps ces

have got to get the payback within a certain period of time. I can see folks saying, "Well, let us have a two-year payback then since Treasury Board is silent on this." That is the loophole we will drive through, so we can keep the status quo. How will you stop folks from sticking with the status quo if you do not have a numerical payback period?

Mr. Massé: I do not know whether that is feasible, but we will look at it. However, I would like to give you a bit of reassurance. There is more and more acceptance that alternative fuels will be one of the options of the future. It is difficult to change large bureaucracies because they are set in their traditional ways. In this case, what I hear from my colleagues and what I see in the various parts of the bureaucracy is a greater and greater acceptance of the fact that they have to consider this option, that they have to make the calculations, that they cannot use cost effectiveness and operational feasibility as escape clauses. They are looking at it in much more realistic terms now. They have accepted that alternative fuels are coming, that they have to look at that option, that there are targets to be met and that they cannot avoid the problem. Then slowly you start them on the road to co-operation.

Senator Kenny: If I can end on a note that would warm the minister's heart, Mr. Chairman, yesterday we heard testimony from the City of London Police Department which has had experience with alternative fuels since 1984. Over a decade of use with 60 vehicles, they have saved an average of \$200,000 a year for the citizens of that Ontario city. That is two million bucks for 60 cars. Think of what you could save with 8,000 RCMP vehicles.

The Chairman: Mr. Minister, Mr. Clayton, Mr. Andrews, may I thank you very much for sharing your time with us. It is always nice to see you. We look forward to seeing your guidelines and maybe having the opportunity of chatting with you in the next year or so.

The committee adjourned.

véhicules et je dois dire que j'ai ressenti une certaine gêne à cause du fait que vous n'avez pas de directive disant que le remboursement doit se faire dans une période déterminée. J'imagine que certains diront: «Bon, effectuons ce remboursement en deux ans puisque le Conseil du Trésor est muet à ce sujet». On pourra utiliser cette échappatoire pour conserver le statu quo. Comment pouvez-vous empêcher les gens de conserver le statu quo si vous n'établissez pas la durée de la période de recouvrement des frais?

M. Massé: Je ne sais pas si c'est réalisable, mais nous allons examiner cela. Toutefois, je voudrais vous rassurer un peu. De plus en plus de gens admettent que les carburants de remplacement représentent l'une des options envisageables pour l'avenir. Il est difficile de changer de grandes bureaucraties parce qu'elles sont figées dans leurs traditions. Dans ce cas-ci, d'après ce que me disent mes collaborateurs et d'après ce que je constate dans différentes parties de la bureaucratie, les gens reconnaissent de plus en plus qu'ils doivent prendre cette option en considération, qu'ils doivent faire les calculs et qu'ils ne peuvent pas utiliser la rentabilité et la faisabilité opérationnelle comme échappatoires. Ils envisagent maintenant cela de façon beaucoup plus réaliste. Ils se sont fait à l'idée que les carburants de remplacement vont faire leur apparition, qu'ils doivent examiner cette option, qu'il y a des objectifs à atteindre et qu'ils ne peuvent pas échapper au problème. Ensuite, peu à peu, on leur fait prendre la voie de la coopération.

Le sénateur Kenny: Pour terminer, je voudrais signaler quelque chose qui réchauffera le coeur du ministre, monsieur le président; hier, nous avons entendu le témoignage de la police de la ville de London, qui utilise des carburants de remplacement depuis 1984. En dix ans d'utilisation de 60 véhicules, ce service de police a économisé en moyenne 200 000 \$ par an pour les citoyennes et citoyens de cette ville ontarienne. Cela fait 2 millions de dollars pour 60 automobiles. Pensez à ce que l'on pourrait économiser avec les 8 000 véhicules de la GRC.

Le président: Monsieur le ministre, monsieur Clayton, monsieur Andrews, je voudrais vous remercier beaucoup de nous avoir accordé votre temps. Il est toujours agréable de vous rencontrer. Nous sommes impatients de prendre connaissance de vos directives et d'avoir peut-être à nouveau l'occasion de nous entretenir avec vous au cours de la prochaine année.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable Marcel Massé, President of Treasury Board
of Canada.

L'honorable Marcel Massé, président du Conseil du Trésor du
Canada.

WITNESSES—TÉMOINS

From Treasury Board of Canada:

Al Clayton, Executive Director, Bureau of Real Property and
Material.

Rick Andrews, Senior Project Officer, Bureau of Real
Property and Material.

Du Conseil du Trésor du Canada:

Al Clayton, directeur exécutif, Bureau des biens immobiliers
et du matériel.

Rick Andrews, agent principal de projet, Bureau des biens
immobiliers et du matériel.



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chairman:
The Honourable RON GHITTER

Wednesday, October 2, 1996
Thursday, October 22, 1996
Wednesday, November 27, 1996
Tuesday, December 10, 1996
Tuesday, February 4, 1997 (8:00 a.m.)

Issue No. 5

**Future Business of the Committee
and**

First meeting on:

Bill C-29, An Act to regulate interprovincial trade in
and the importation for commercial purposes of
certain manganese-based substances

INCLUDING:
FOURTH AND FIFTH REPORTS
OF THE COMMITTEE

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable RON GHITTER

Le mercredi 2 octobre 1996
Le jeudi 22 octobre 1996
Le mercredi 27 novembre 1996
Le mardi 10 décembre 1996
Le mardi 4 février 1997 (8 h 00)

Fascicule n° 5

**Travaux futurs du comité
et**

Première réunion concernant:

Le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce
interprovincial et l'importation à des fins commerciales de
certaines substances à base de manganèse

Y COMPRIS:
LES QUATRIÈME ET CINQUIÈME RAPPORTS
DU COMITÉ

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Ron Gitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan	(or Berntson)
Carney, P.C.	Rompkey, P.C.
Carstairs	Spivak
Cochrane	Taylor
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	Whelan, P.C.
Hays	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Change in Membership of the Committee:

Pursuant to Rule 85(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Whelan substituted for that of the Honourable Senator Marchand (*February 3, 1996*).

The name of the Honourable Senator Carstairs substituted for that of the Honourable Senator Kirby (*February 3, 1996*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Ron Gitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan	(ou Berntson)
Carney, c.p.	Rompkey, c.p.
Carstairs	Spivak
Cochrane	Taylor
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	Whelan, c.p.
Hays	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Whelan est substitué à celui de l'honorable sénateur Marchand (*le 3 février 1996*).

Le nom de l'honorable sénateur Carstairs est substitué à celui de l'honorable sénateur Kirby (*le 3 février 1996*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of Proceedings of the Senate* of Tuesday, December 17, 1996:

Ordered, That the deferred division on the motion of the Honourable Senator Kenny that Bill C-29 be referred to the Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, be brought forward.

By unanimous consent, the recorded division was not proceeded with.

The question then being put on the motion of the Honourable Senator Kenny, seconded by the Honourable Senator Landry, that Bill C-29, An Act to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances, be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, it was adopted, on division.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mardi 17 décembre 1996 :

Ordonné: Que le vote différé sur la motion de l'honorable sénateur Kenny, que le projet de loi C-29 soit déferé au comité de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, soit avancé.

Du consentement unanime, le Sénat ne procède pas au vote par appel nominal.

La motion de l'honorable sénateur Kenny, appuyée par l'honorable sénateur Landry, que le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse, soit déferé au comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 2, 1996

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met *in camera* at 12:15 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Carney, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey and Taylor. (8)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

GUEST SPEAKERS:

Mark Nantais, President, Motor Vehicle Manufacturers' Association;

Don McArthur, President, Association of International Automobile Manufacturers of Canada;

Ron Bright, Ford Motor Company of Canada;

Glenn Bryksaw, Honda Canada Inc.

The committee proceeded to consider future business.

The guest speakers made statements on the addition of manganese-based substances (MMT) and answered questions.

The Honourable Senator Kenny moved — THAT, subject to some editorial corrections, the committee's report on the fact-finding visit to Calgary and Fort McMurray be tabled in the Senate.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The Honourable Senator Carney moved — THAT the committee order the reprint of 5,000 English copies and 1,500 French copies of the report entitled "Protecting places and people" and that the committee assume the cost for the cover.

The question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

The chairman informed the members of the committee on the working plan concerning a fact-finding mission of the committee to California.

It was agreed — THAT the fact-finding mission to California should take place from October 28 to November 1, 1996 and THAT, in addition to the two permanent staff, Line Gravel and Lynne Myers, a second researcher should join the group.

It was agreed — THAT the committee should adopt a core program consisting of three full days meetings and THAT special arrangements be made to accommodate senators who want other meetings on subjects related to the committee's mandate.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 2 octobre 1996

(7)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit à huis clos aujourd'hui à 12 h 15, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Carney, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey et Taylor. (8)

Également présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

CONFÉRENCIERS INVITÉS:

Mark Nantais, président, Association canadienne des constructeurs de véhicules;

Don Mc Arthur, président, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada;

Ron Bright, Ford du Canada Limitée;

Glenn Bryksaw, Honda Canada Inc.

Le comité examine ses travaux futurs.

Les conférenciers invités font des exposés concernant l'addition à l'essence de substances à base de manganèse (MMT), puis répondent aux questions.

L'honorable sénateur Kenny propose — QUE, sous réserve de certains changements de forme, le rapport du comité concernant sa visite d'étude à Calgary et à Fort McMurray soit déposé au Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Carney propose — QUE le comité fasse tirer 5 000 autres exemplaires en anglais et 1 500 autres exemplaires en français du rapport intitulé «Protéger des milieux de vie afin de préserver le patrimoine naturel du Canada» et que le comité assume le coût de réimpression de la couverture.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président informe les membres du comité du plan de travail relatif à une mission d'étude du comité en Californie.

Il est entendu — QUE la mission d'étude en Californie aura lieu du 28 octobre au 1er novembre 1996 et QU'en plus des deux employées permanentes, soit Line Gravel et Lynne Myers, un deuxième attaché de recherche se joindra à l'équipe.

Il est entendu — QUE le comité adoptera un programme de base comprenant trois journées complètes de rencontres et que des mesures spéciales seront prises pour répondre aux besoins des sénateurs qui veulent avoir d'autres rencontres dont l'objet relève du mandat du comité.

At 1:30 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 22, 1996

(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met *in camera* at 9:40 a.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Cochrane, Ghitter, Spivak and Taylor. (5)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

WITNESSES:

Department of Foreign Affairs:

J. Reid Henry, Deputy Director, U.S. Trans-Boundary Division.

Natural Resources Canada:

Bruce Aikens, Regulatory Advisor, Natural Gas Division;

John Foran, Economist, Natural Gas Division.

Canadian Electricity Association:

Hans Konow, President and CEO, Canadian Electricity Association;

Rod Taylor, Vice President, Corporate Strategic and Sustainable Development, Ontario Hydro;

Michel Marcouiller, chargé de programme, Relations gouvernementales, Hydro-Québec;

Ken Adams, Division Manager, Power Planning and Operations, Manitoba Hydro;

Yakout Mansour, Manager, Grid Operations and Interutility Affairs, BC Hydro.

The committee proceeded to consider future business.

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:15 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

À 13 h 30, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 22 octobre 1996

(8)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit à huis clos aujourd'hui, à 9 h 40, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Cochrane, Ghitter, Spivak et Taylor. (5)

Également présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

TÉMOINS:

Ministère des Affaires étrangères:

J. Reid Henry, directeur adjoint, Direction des relations transfrontières avec les États-Unis.

Ressources naturelles Canada:

Bruce Aikens, conseiller en matière de réglementation, Division du gaz naturel;

John Fortan, économiste, Division du gaz naturel.

Association canadienne de l'électricité:

Hans Konow, président et chef de l'exploitation, Association canadienne de l'électricité;

Rod Taylor, vice-président, Développement stratégique et durable, Ontario Hydro;

Michel Marcouiller, chargé de programme, Relations gouvernementales, Hydro-Québec;

Ken Adams, gestionnaire de division, Planification et exploitation, Manitoba Hydro;

Yakout Mansour, gestionnaire, Exploitation du réseau et relations avec les autres services publics, BC Hydro.

Le comité examine ses travaux futurs.

Les témoins font des exposés, puis répondent aux questions.

À 12 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, Wednesday, November 27, 1996

(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met *in camera* at 12:15 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Buchanan, Carney, Ghitter, Kenny, Kirby, Rompkey, and Spivak. (8)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament, and Kathy Piccinin from the Senate Committees.

The committee proceeded to consider future business.

At 1:00 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 10, 1996

(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met *in camera* at 9:10 a.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Adams, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey, Spivak, and Taylor. (7)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

The committee proceeded to consider future business.

The Honourable Senator Kenny moved — THAT, subject to amendment, the report of the fact-finding visit to California, October 28 to November 1, 1996, be tabled in the Senate.

After debate, the question being put on the motion, it was resolved in the affirmative.

It was agreed — THAT hearings on Bill C-29, An Act to regulate Interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances, should be held the 4, 5 and 6 of February, 1997.

It was agreed — THAT a fact-finding mission to Banff, Alberta, be organized for January 30 and 31, 1997, concerning a follow-up on our report entitled "Protecting Places and People" and the summary report of the Banff-Bow Valley Task Force entitled Banff-Bow Valley: At The Crossroad".

OTTAWA, le mercredi 27 novembre 1996

(9)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à huis clos à 12 h 15, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Carney, Ghitter, Kenny, Kirby, Rompkey et Spivak. (8)

Également présentes: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement, et Kathy Piccinin, des comités du Sénat.

Le comité examine ses travaux futurs.

À 13 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 10 décembre 1996

(10)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 10, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey, Spivak et Taylor. (7)

Également présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

Le comité examine ses travaux futurs.

L'honorable sénateur Kenny propose — QUE, sous réserve de modifications, le rapport de la mission d'étude en Californie, du 28 octobre au 1^{er} novembre 1996, soit déposé au Sénat.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est entendu — QUE les audiences concernant le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse, auront lieu les 4, 5 et 6 février 1997.

Il est de plus entendu — QU'une mission d'étude sera organisée à Banff, en Alberta, les 30 et 31 janvier 1997 pour faire suite au rapport intitulé «Protéger des milieux de vie afin de préserver le patrimoine naturel du Canada» et au rapport sommaire du groupe de travail de Banff-Vallée de la Bow intitulé «Banff-Vallée de la Bow: À l'heure des choix».

At 10:15 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 4, 1997

(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 8:05 a.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Buchanan, Carstairs, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey, Spivak, Taylor and Whelan. (10)

Other senators present: The Honourable Senators Hervieux-Payette and Kinsella. (2)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament and Cathy Piccinin, Legislative Clerk.

WITNESSES:

Environment Canada:

H.A. (Tony) Clark, Assistant Deputy Minister, Environment Protection Service;

Frank Vena, Chief, Transportation System Division, Air Pollution Prevention Directorate;

Ellen Fry, General Counsel, Legal Services.

Canadian Petroleum Products Institute:

Alain Perez, President.

Imperial Oil Limited:

Brian Fischer, Senior Vice President, Products and Chemicals.

Petro Canada:

Jim Pantelidis, Executive Vice-President.

Shell Canada Products Limited:

Robert Routs, President.

The committee, in compliance with its Order of Reference dated Tuesday, December 17, 1996, proceeded to consider Bill C-29, An Act to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances.

Mr. Clark made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

Mr. Perez made a statement and answered questions.

Mr. Fischer made a statement and answered questions.

Mr. Pantelidis made a statement and answered questions.

Mr. Routs made a statement and answered questions.

À 10 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mardi 4 février 1997

(11)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 05, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Buchanan, Carstairs, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey, Spivak, Taylor et Whelan. (10)

Autres sénateurs présents: Les honorables sénateurs Hervieux-Payette et Kinsella. (2)

Également présentes: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement, et Cathy Piccinin, commis parlementaire.

TÉMOINS:

Environnement Canada:

H.A. (Tony) Clark, sous-ministre adjoint, Service de la protection de l'environnement;

Frank Vena, chef, Division des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique;

Ellen Fry, avocate générale, Services juridiques.

De l'Institut canadien des produits pétroliers:

Alain Perez, président.

De la Compagnie pétrolière Impériale:

Brian Fischer, vice-président principal, Produits pétroliers et chimiques.

De Petro Canada:

Jim Pantelidis, vice-président exécutif.

Des Produits Shell Canada Limitée:

Robert Routs, président.

En conformité avec son ordre de renvoi du mardi 17 décembre 1996, le comité amorce l'étude du projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

M. Clark fait un exposé, puis répond aux questions avec l'aide des autres témoins.

M. Perez fait un exposé, puis répond aux questions.

M. Fischer fait un exposé, puis répond aux questions.

M. Pantelidis fait un exposé, puis répond aux questions.

M. Routs fait un exposé, puis répond aux questions.

At 11:50 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

À 11 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Wednesday, November 27, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, March 27, 1996, to examine such issues as may arise from time to time relating to energy, the environment and natural resources generally in Canada, now presents its interim report entitled *Report of the Committee's Fact-finding visit to Calgary and Fort McMurray, Alberta, Current and future issues and challenges in the oil and gas industry, June 3-7, 1996*.

Respectfully submitted,

Wednesday, December 11, 1996

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Thursday, May 30 27, 1996, to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of its examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it and to adjourn from place to place within and outside Canada for the purpose of such studies, now presents its report entitled *Report of the Committee's Fact-finding visit to California, October 28 - November 1st, 1996*.

Respectfully submitted,

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mercredi 27 novembre 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le mercredi 27 mars 1996 à étudier les questions qui pourraient survenir occasionnellement se rapportant à l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles au Canada, présente maintenant son rapport intérimaire intitulé *Compte rendu de la mission d'observation du Comité à Calgary et à Fort McMurray (Alberta), L'industrie pétrolière et gazière: problèmes actuels et défis à venir, 3-7 juin 1996*.

Respectueusement soumis,

Le mercredi 11 décembre 1996

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le jeudi 30 mai 1996 à retenir les services de conseillers, techniciens, employés de bureau ou autres éléments nécessaires pour examiner les projets de loi, la teneur de projets de loi et les prévisions budgétaires qui lui ont été déferés et à se déplacer à travers le Canada et à l'étranger aux fins de tels examens, présente maintenant son rapport intitulé *Rapport sur la mission d'information en Californie, du 28 octobre au 1^{er} novembre 1996*.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 4, 1997

[Translation]

The Standing Senate Committee on Energy, The Environment and Natural Resources met this day at 8:00 a.m. to consider Bill C-29, to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances.

Senator Ron Ghitter (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: We will begin with witnesses from Environment Canada. Please proceed.

Mr. H. A. (Tony) Clark, Assistant Deputy Minister, Environmental Protection Service, Environment Canada: With me today are Ellen Fry, general counsel from the Department of Justice; and Mr. Frank Vena, director of Transportation System Division.

We in the government believe that clean air is a priority for Canadians. When we look at Canada, we see that most of the people are in the cities and near the urban centres. There is now a very clear indication through lots of data which shows that air quality and health are inextricably linked. For example, on a bad smog day in Toronto, we find that many more people go to hospitals, particularly those who are at risk with respiratory ailments. Those are the facts.

Our nation is increasingly urban. More people are living in the cities. The transportation sector is the single leading source of air pollution in Canada. When we speak of transportation, we automatically think of the motor vehicle and the automobile. There are about 14 million of those automobiles plying the roads in Canada at this time.

Air pollution and pollution from automobiles is a matter which is national in scope. The Canadian Council of Ministers of the Environment established a task force on cleaner vehicles and fuel some years ago. A number of recommendations arose from that task force. The federal government was asked to adopt tighter new vehicle emission standards in harmony with the U.S. and to work on cleaner fuels. For example, it was recommended that we lower the sulphur in diesel fuel and in gasoline, and also lower the benzene in gasoline.

The Canadian federal government responded favourably. We have already announced our intention to implement the new emission standards for motor vehicles. Those standards will be consistent with those in the United States.

We have been told over and over again that, in North America, we have one vehicle basically designed. That vehicle has state-of-the-art control technologies on it.

We are also working closely with the fuel industry to develop those cleaner fuels which are required nationally by the CCME.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 février 1997

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 heures pour étudier le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

Le sénateur Ron Ghitter (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous allons commencer par entendre les témoins d'Environnement Canada. Nous vous écoutons.

M. H.A. (Tony) Clark, sous-ministre adjoint, Service de la protection de l'environnement, Environnement Canada: Je suis accompagné aujourd'hui de Ellen Fry, avocate générale du ministère de la Justice, et de M. Frank Vena, directeur de la Division des systèmes de transport.

Nous, au gouvernement, croyons que pour les Canadiens, l'air pur est une priorité. Au Canada, la plupart des gens habitent les villes ou près des centres urbains. De nombreuses données indiquent très clairement qu'il existe un lien inextricable entre la qualité de l'air et la santé. Par exemple, lorsque le smog est très dense à Toronto, nous constatons qu'un plus grand nombre de gens se rendent à l'hôpital, surtout ceux qui souffrent de maladies respiratoires et courent donc un risque plus élevé. Voilà les faits.

Notre nation s'urbanise de plus en plus. La plupart des gens vivent dans les villes. Le secteur des transports est la plus grande source de pollution de l'air au Canada. Lorsque nous parlons de transport, nous pensons automatiquement aux véhicules automobiles et aux automobiles. Il y a environ 14 millions d'automobiles sur les routes canadiennes à l'heure actuelle.

La question entourant la pollution de l'air et la pollution provenant des automobiles a une portée nationale. Il y a quelques années, le Conseil canadien des ministres de l'Environnement a mis sur pied un groupe de travail il y a quelques années sur des véhicules et des carburants plus propres. Le groupe de travail a présenté plusieurs recommandations, notamment que le gouvernement fédéral adopte des normes plus strictes de contrôle des émissions, semblables aux normes américaines, et travaille à mettre au point des carburants plus propres. Par exemple, il a été recommandé que l'on diminue le taux de soufre dans le gazole et l'essence, et qu'on diminue le taux de benzène dans l'essence.

Le gouvernement fédéral canadien a réagi de façon favorable. Nous avons déjà annoncé notre intention de mettre en place de nouvelles normes de contrôle des émissions des véhicules automobiles. Ces normes seront conformes aux normes américaines.

On nous a répété, encore et encore, qu'en Amérique du Nord, nous avons un véhicule de base. Ce véhicule est doté d'une technologie de contrôle dernier cri.

Nous travaillons également en étroite collaboration avec l'industrie afin de mettre au point des carburants plus propres comme l'ont exigé, à l'échelle nationale, les ministres du CCME.

The task force recognized that the engines, the technology, the vehicles and the fuels are an integrated system. They work together. The automobile people are incapable of meeting the stringent emission standards out of the tailpipes of these vehicles unless the fuels are there to make that happen.

In fact, the CCME went so far as to say that the federal government should be moving into the area of lower emission vehicles by the year 2001. At one point, British Columbia went so far as to call for zero-emission vehicles. However, that is another matter with which we are still struggling in North America concerning how practical it is. I can tell you that it is the future.

Bill C-29 is in line with the national approach to improve fuel quality and to limit harmful emissions from vehicles.

The bill is contentious, and that is why we are here today. We have two of the largest industrial sectors in this country unable to come to an agreement on the matter of MMT. The government has been facilitating these discussions for a number of years. The question of MMT has been a rather difficult one and it is clear that, after many years, we have agreed to disagree. Both sides have groups of experts and have done many studies and neither agrees with the conclusions of the other side.

The automobile industry says very clearly — and, all manufacturers have been part and parcel of the consensus — that the on-board diagnostic systems are affected by MMT. Both the ethyl and petroleum industries claim otherwise.

The OBD system, as it is known, is basically an on-board inspection and maintenance function. It alerts drivers to any malfunctioning of the technology in the automobile. From that standpoint, it is a sophisticated piece of hardware. It should reduce air pollution into the atmosphere.

However, because of the lack of agreement on this particular matter, time was running out. The new engines are on the market as of last year and more of them are coming out this fall. The automobile industry got very concerned about warranty liability, and some of them started to offer reduced warranties. In fact, some of them are already beginning to disconnect the systems. It is a rather interesting situation where the industry spent millions of dollars to develop this high technology and then they are beginning to disconnect the systems in Canada. The consumer is beginning to face a problem in terms of the warranty situation with automobiles.

The evidence is not conclusive either way vis-à-vis the studies of either side. We have looked at the data on both sides. Both sectors have had their people look at the data. The bottom line is inconclusive.

The government decided to be prudent and to err on the side of caution, the environment and human health. This is an excellent example of the precautionary principle that this government signed onto at Rio, with Agenda 21, back in 1992.

Le groupe de travail a reconnu que les moteurs, la technologie, les véhicules et les carburants font partie d'un système intégré. Tous ces éléments travaillent de concert. Le secteur de l'automobile est incapable de respecter les normes strictes de contrôle des émissions si nous ne possédons pas les carburants qui limitent celles-ci.

En fait, le CCME a même dit que le gouvernement fédéral devrait réduire les émissions des véhicules d'ici l'an 2001. À une certaine époque, la Colombie-Britannique avait même réclamé des véhicules sans aucune émission. Toutefois, ça c'est autre chose et il demeure qu'en Amérique du Nord, on se demande encore comment y arriver. Toutefois, c'est la voie de l'avenir.

Le projet de loi C-29 s'insère dans cette approche nationale qui vise à améliorer la qualité des carburants et à limiter les émissions nocives.

Le projet de loi est controversé, ce qui explique notre présence ici aujourd'hui. Deux des plus grands secteurs industriels du pays n'arrivent pas à s'entendre sur le MMT. Le gouvernement encourage ces discussions depuis plusieurs années. La question du MMT est assez épineuse et après de nombreuses années, il ressort clairement que nous avons convenu de ne pas nous entendre. Les deux parties ont fait appel à des groupes de spécialistes, ont effectué de nombreuses études, et ni l'une ni l'autre n'accepte les conclusions de l'autre partie.

L'industrie de l'automobile affirme très clairement — tous les fabricants partagent cet avis — que le MMT a une incidence sur les systèmes de diagnostic intégré. Les secteurs de l'éthyle et du pétrole prétendent le contraire.

Le système OBD, comme on l'appelle, est une fonction intégrée d'inspection et d'entretien. Elle alerte le conducteur en cas de mauvais fonctionnement technologique de la voiture. À cet égard, il s'agit d'un mécanisme très perfectionné qui devrait réduire la pollution atmosphérique.

Toutefois, comme il n'y avait pas eu d'entente à ce sujet, le temps commençait à manquer. En effet, les nouveaux moteurs ont fait leur apparition sur le marché l'année passée et on en attend d'autres encore l'automne prochain. L'industrie de l'automobile est devenue très préoccupée par les responsabilités qu'elle doit assumer en vertu des garanties et certaines des entreprises ont même commencé à offrir des garanties moins généreuses. Il y en a même qui commencent à débrancher ces systèmes. Il est assez ironique de voir cette industrie qui a dépensé des millions de dollars pour concevoir cette technologie de pointe commencer à débrancher ses systèmes au Canada. À cause de cela, le consommateur commence à avoir des problèmes de garantie d'automobile.

Nous avons étudié les données utilisées par les deux camps dans ce dossier mais à ce jour, rien n'est encore concluant. Les deux parties ont demandé à leurs gens d'étudier les faits mais je le répète, on n'a pas encore tiré de conclusions claires dans tout cela.

Le gouvernement a quand même décidé de faire preuve d'un excès de prudence afin de protéger l'environnement et la santé humaine. Il s'agit d'ailleurs d'une excellente illustration du principe de prudence auquel ce gouvernement a adhéré à Rio, dans le document Programme 21, en 1992.

I have worked in the environmental field for 30 years and my work has been simply one of reaction. We wait for problems to occur and then we fix them. We give lip service to the precautionary principle, but we never pay any attention to it.

These are two giants in Canada who are unable to resolve this matter voluntarily. Recognizing that vehicles are coming into the marketplace; that any further studies in this area would take probably several years more to complete; and that there is no solution in the near future, the government chose to act on the basis of available information.

One factor that needed to be taken into account was the disruption in the marketplace because of the loss of warranty and the disconnection of these systems. Consumers would get very upset.

The government decided to use its trade and commerce powers to prohibit the import and the provincial trade of MMT, effectively removing it from the marketplace.

That is where we are today. We believe that we made the right decision. The Americans are currently getting the best from their technology. The question is: Should we in Canada settle for less?

Senator Kinsella: Mr. Clark, would you put on the record what MMT technically stands for?

Mr. Clark: Yes. It is methylcyclopentadienyl manganese tricarbonyl.

Senator Kinsella: If we had a container of MMT, what would it look like? What colour would it be, for example?

Mr. Clark: May I ask my technical expert?

Mr. Frank Vena, Chief Transportation System Division, Air Pollution Prevention Directorate, Environment Canada: I am not sure what it would look like.

Mr. Clark: I am not sure, either.

Senator Kinsella: This is a two-litre container of water. If that was a barrel of gasoline that had been refined up to that point in the refining process when the MMT is added in the polishing stage, how much MMT would I put into this container? This is so that members of the committee can have a sense of the proportion of what we are dealing with. We do not know what it looks like and we can hardly pronounce it. Let us try to get quantitative indication. About how much MMT would I have to put in this pitcher?

Mr. Vena: If that pitcher was about two litres, the maximum concentration that we can put in there by law is 18 milligrams of MMT, as manganese, per litre. That is a small quantity in that two-litre pitcher.

Cela fait 30 ans que je travaille dans le domaine de l'environnement, et j'ai observé que mon travail consiste à réagir. Nous attendons que les problèmes surviennent et ensuite nous les réglons. En paroles, nous nous réclamons toujours de ce beau principe de prudence, mais nous ne le mettons jamais en oeuvre.

À l'heure actuelle, deux géants sont incapables de résoudre ce problème tout seuls au Canada. Face à cette situation et reconnaissant que de nouveaux véhicules font leur apparition sur le marché, que de nouvelles études relatives à ce dossier exigeraient probablement plusieurs années de travail et qu'aucune solution ne semble s'annoncer pour bientôt, le gouvernement a donc décidé d'agir en se fondant sur les renseignements à sa disposition.

L'une des choses dont il fallait tenir compte était les perturbations éventuelles du marché que causeraient la perte des garanties et le débranchement des systèmes. Les consommateurs seraient très mécontents.

Le gouvernement a donc décidé de recourir à ses pouvoirs en matière de commerce pour interdire l'importation et le commerce interprovincial du MMT, ce qui revenait dans les faits à l'éliminer du marché.

C'est là où nous en sommes aujourd'hui. Or, nous estimons avoir pris la bonne décision. À l'heure actuelle, les Américains tirent le maximum de leur technologie. Nous devrions donc nous demander si le Canada quant à lui doit se contenter d'une qualité inférieure.

Le sénateur Kinsella: Monsieur Clark, auriez-vous l'obligeance de nous dire à quoi correspond l'abréviation MMT?

M. Clark: Oui. Il s'agit du méthylcyclopentadiényl manganèse tricarbonyle.

Le sénateur Kinsella: S'il y avait ici un contenant de MMT, de quoi aurait-il l'air? De quelle couleur serait-il, par exemple?

M. Clark: Me permettez-vous de consulter mon spécialiste?

M. Frank Vena, Division des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Environnement Canada: Je ne sais pas vraiment de quoi cela aurait l'air.

M. Clark: Je n'en suis pas sûr non plus.

Le sénateur Kinsella: Voici un contenant d'eau de 2 litres. S'il s'agissait toutefois d'un baril d'essence à l'étape où l'on ajoute le MMT, quelle quantité de ce produit mettrait-on dans ce contenant? Si je vous demande cela, c'est pour que les membres du comité aient une idée des proportions en question. Nous ne savons pas de quoi ce produit a l'air et nous avons peine à en prononcer le nom. Essayons au moins d'avoir une idée des quantités. Ainsi, par exemple, quelle quantité de MMT y aurait-il dans ce pichet?

M. Vena: Si ce pichet contient 2 litres, la quantité de manganèse serait très faible car la loi autorise une concentration maximale de 18 mg de MMT par litre.

Senator Kinsella: Would I be correct in saying that if I put one drop of water into this container, that would be roughly the proportion? We are laymen and women here, but that is the amount of MMT we are talking about?

Mr. Vena: You are approximately talking about a few drops, yes.

Senator Kinsella: My first question relates to an attempt to understand the logic that underlies this bill. I will start with your department.

I reviewed the testimony that you gave in the House of Commons, Mr. Clark. At one point you stated that it was clear that "they" — I think you were referring to the automobile manufacturers — thought they had evidence showing that the OBD systems would be affected by MMT and that they made that very clear to you. That is part of the sense of what you told us here this morning.

Although we were not as much interested in what the Canadian Vehicle Manufacturers Association thought they had evidence on, my question is: Do "they" have evidence or do "they" not have conclusive evidence, as you see it, as the ministry responsible for the environment in our country?

Mr. Clark: I remember distinctly when this matter came to a head. The entire automobile industry held a symposium in Ottawa. I am not sure whether they held the same thing for the Standing Committee on the Environment, but certainly Environment Canada and other federal government officials attended. It was a rather interesting exhibit because, all along the walls, they showed a series of exhibits of what they claimed to be the effects of MMT on the catalytic systems of their automobiles. They even had evidence concerning the spark plugs and they had the slices of these pieces of equipment. They sawed them through. It was clear — at least on what we saw — that there were heavy deposits of material on these systems, which, if true, would undoubtedly impair the performance of these systems.

They also gave us a series of studies in terms of the effects of MMT on on-board diagnostics. In fact, they flooded us with paper, and I believe you have most of that paper.

Senator Kinsella: Mr. Clark, are you aware of the General Motors Service Bulletin number 57-65-21, dated November, 1995, on the subject of OBD-II serviceability issues? The GM bulletin itself issues several causes of OBD malfunctions, including low fuel levels; failure to properly secure the gas cap after refilling; routine added-on equipment such as cell phones and antitheft alarms; and environmental conditions like weather, altitude and excessive mud cakes on the wheels. Are you aware of that service bulletin?

Mr. Clark: I am not aware of it.

Le sénateur Kinsella: Dans ce cas, ai-je raison de dire qu'on ne pourrait mettre qu'à peu près une goutte de MMT dans ce contenant? Nous sommes novices en la matière au sein de ce comité, mais est-ce bien la quantité de MMT qu'on pourrait envisager ici?

M. Vena: À peu près, oui, quelques gouttes.

Le sénateur Kinsella: J'aimerais par ma première question essayer d'un peu mieux comprendre la logique qui sous-tend ce projet de loi. Je vais commencer par votre ministère.

Monsieur Clark, j'ai lu votre témoignage devant le comité de la Chambre des communes. Vous dites à un endroit qu'il est clair qu'«ils» — sauf erreur, les fabricants d'automobile — pensent pouvoir démontrer, voire certifier, que le MMT est nocif pour les systèmes de diagnostic intégrés. C'est ce que vous avez en partie corroborer ce matin.

C'est ce qu'ils pensent, mais le ministre responsable de l'environnement juge-t-il leurs preuves concluantes ou non concluantes?

M. Clark: Je me souviens distinctement des circonstances et de l'origine de cette affirmation. L'industrie automobile avait organisé un colloque à Ottawa. Je ne sais pas s'ils ont présenté les mêmes preuves au comité permanent de l'environnement, mais il est certain que des responsables d'Environnement Canada et d'autres responsables fédéraux étaient présents lors de ce colloque. Le décor était assez intéressant, car ils avaient exposé sur des tables le long des murs toute une série de composants de convertisseurs catalytiques endommagés selon eux par le MMT. Ils avaient même exposé des bougies qu'ils avaient débitées en les sciant ainsi que d'autres composants de ces convertisseurs. Il était clair — tout au moins d'après ce qui était exposé — qu'il y avait d'énormes traces de dépôts sur ces convertisseurs et il était indubitable qu'ils devaient en limiter sévèrement le rendement.

Ils nous ont également donné une série d'études sur les effets du MMT sur les systèmes de diagnostic intégrés. En fait, ils nous ont inondés de documents, et je crois d'ailleurs que vous les avez pratiquement tous.

Le sénateur Kinsella: Monsieur Clark, êtes-vous au courant du bulletin de General Motors, le numéro 57-65-21 de novembre 1995, consacré aux problèmes d'entretien de la deuxième génération de systèmes de diagnostic intégrés? Le bulletin lui-même énumère plusieurs causes de déficience de ce système incluant un niveau trop faible de carburant dans le réservoir, un resserrage insuffisant du bouchon à essence après avoir fait le plein, l'addition d'équipements supplémentaires comme des téléphones cellulaires et des alarmes anti-vol, et les conditions environnementales comme le temps, l'altitude et l'accumulation excessive de boue sur les roues. Avez-vous lu ce bulletin de services?

M. Clark: Non.

Senator Kinsella: What studies has Environment Canada conducted on whether or not MMT gums up OBD devices?

Mr. Clark: We have done no studies.

Senator Kinsella: You have alluded to the controversy or the argument that was taking place between different parties. You have alluded to a call for an independent panel. This was your statement in the house committee on October 18, when they were examining Bill C-94. You said that Environment Canada did not see the value of an independent panel.

We are trying to understand the logic behind this bill. If you have done no studies and there has been argument on what the scientific base is — that is, what the truth is — why was an independent study not done? A lot of reference has been made to the EPA work in the United States. Why was the U.S. EPA work not considered independent? Why did the Canadian Council of Ministers of the Environment not conduct a study of MMT in their task force report on cleaner fuels and vehicles?

In the same vein, why was the idea of striking an independent expert panel by the Royal Society of Canada not seen as a viable option? Also, recently the Minister of International Trade and the Minister of Natural Resources praised the results of an independent expert panel formed by the Royal Society, which concluded that the government of France was wrong to ban importation of a type of Canadian asbestos. Why was this model or this expert panel of independent people, brought together by the Royal Society, not warranted on this topic of the MMT?

Mr. Clark: A bit of context might be helpful here. We were sequestered with both industries for several years trying to bring a voluntary resolution to this problem. They both put forward their studies. It was our view in Environment Canada that an independent review would have solved nothing. In any event, that independent review would have taken years to complete. This was not something that could have happened in one or two months, or three, or six.

The timing was very important. We were already at a point in time where the new vehicles and new technologies were coming on to the road. You may quarrel with their view but, having tried for several years, the government felt it was time to act. An independent review would neither prove nor solve anything. From that standpoint, we declined to get into that particular box.

Senator Kenny: Perhaps we could follow up on Senator Kinsella's comments. Why would an independent study by the government solve nothing?

Mr. Clark: An independent study by the government would have cost a lot of money and would have taken a lot of time. These two industries had already had independent people looking at these results. The independent people had said the results were

Le sénateur Kinsella: Quelles études ont été faites par Environnement Canada pour déterminer si oui ou non le MMT encrasse les systèmes de diagnostic intégrés?

M. Clark: Nous n'avons fait aucune étude.

Le sénateur Kinsella: Vous avez fait allusion à la controverse ou aux arguments qui divisent différentes parties. Vous avez fait allusion à la création d'un groupe indépendant. C'est ce que vous avez dit dans votre déclaration devant le comité de la Chambre le 18 octobre dans le cadre de l'examen du projet de loi C-94. Vous avez dit qu'Environnement Canada ne voyait pas l'intérêt d'un groupe indépendant.

Nous essayons de comprendre la logique sous-tendant ce projet de loi. Si vous n'avez fait aucune étude et qu'il y a divergence au niveau des données scientifiques — quelle est la vérité —, pourquoi ne pas avoir fait une étude indépendante? Tout le monde cite les études de l'Agence américaine de protection de l'environnement. Pourquoi ces études ne sont-elles pas considérées comme indépendantes? Pourquoi le Conseil canadien des ministres de l'Environnement n'a-t-il pas demandé à son groupe de travail sur les carburants et les véhicules plus propres d'inclure une étude sur le MMT?

Dans la même veine, pourquoi l'idée proposée par la Société royale du Canada de constituer un groupe d'experts indépendants n'a-t-elle pas été considérée comme une option viable? Tout dernièrement, le ministre du Commerce international et le ministre des Ressources naturelles ont loué les conclusions d'un groupe d'experts indépendants formé par la Société royale qui a conclu que le gouvernement de la France avait eu tort d'interdire l'importation d'un certain type d'amiante canadien. Pourquoi ce modèle ou ce genre de groupe d'experts indépendants formé par la Société royale n'est-il pas justifié pour le MMT?

M. Clark: Quelques explications s'imposent. Pendant plusieurs années, des représentants des deux industries et nous-mêmes avons essayé de trouver une solution à ce problème que nous appliquerions de notre propre gré. Les deux ont présenté leurs études. À Environnement Canada, nous étions d'avis qu'une étude indépendante n'aurait pas permis de résoudre le problème. De toute façon, il aurait fallu des années pour terminer une telle étude. Ce n'était pas faisable dans un délai de deux, trois ou même six mois.

Le facteur temps était très important. Nous étions déjà arrivés à un point où les nouveaux véhicules et les nouvelles technologies arrivaient sur le marché. Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec son opinion, mais après des années d'efforts, le gouvernement a jugé que le moment était venu d'agir. Une étude indépendante n'aurait rien prouvé ni rien résolu. C'est pour cette raison que nous avons refusé d'opter pour cette solution.

Le sénateur Kenny: Nous pourrions peut-être poursuivre dans la même veine que le sénateur Kinsella. Pourquoi une étude indépendante commandée par le gouvernement n'aurait-elle rien résolu?

M. Clark: Une étude indépendante commandée par le gouvernement aurait coûté très cher et pris beaucoup de temps. Ces deux industries avaient déjà chargé des personnes indépendantes d'examiner ces résultats. Ces dernières avaient déclaré que

inconclusive and that it could go either way on this particular subject. We are not quite sure where this would have taken us.

Senator Kenny: Why are you here before us? There is a lot of talent sitting around this table. We are spending time here dealing with a bill. Some of us are puzzled as to why we are here acting as referees between two industry groups. We would like to know why the issue was not resolved some place else, why you did not take up the offer of CPPI to fund the third party study, and why this issue has come to us and was not settled some place else.

Mr. Clark: We had a similar feeling. We were being asked to referee between two industrial giants in the Canadian sector. We thought this was a wonderful opportunity to keep the government out of this particular issue. After all, both the fuel people and the car people are selling one product to a consumer, a person who buys the automobile. Why do they need big government to act as referee between both of them? We did not feel included enough to continue to referee after several years of this matter.

Timing was important. The engines were on the ground. For both groups, this was a wall issue. Those are their words, a "wall issue". However, on the automobile side of things, they were beginning to disconnect technology. They were beginning to say that they were not liable for warranties. We felt that there would be a serious problem in the marketplace. Where there is a serious problem in the marketplace, the government would probably be brought to bear with respect to what it would do about this. In this instance, the government thought this was the most prudent way to act to bring some stability to the marketplace.

Senator Kenny: It is difficult for the committee to address this because, if I understand you correctly, you are saying that we will hear from experts over the next week on one side who will prove conclusively that MMT is satisfactory and a good additive. We will then hear from experts on the other side who will tell us conclusively that MMT will gum up the diagnostic equipment. We would like to look to a third party who can tell us the truth. What is the truth?

Mr. Clark: What is the truth? As far as the government is concerned, the truth is that MMT can gum up the OBD systems. That can cause more air pollution, which is bad for the health of Canadians. It will disrupt the marketplace in terms of the consumer. Using the precautionary principle in terms of erring on the side of human health and the environment, MMT should be banned.

Senator Kenny: Upon what do you base this truth?

Mr. Clark: This truth is based on the precautionary principle that it can be bad for human health and the environment.

les résultats n'étaient guère concluants et qu'aucune conclusion précise ne pouvait en découler. Nous ne savons pas vraiment où tout cela nous aurait menés.

Le sénateur Kenny: Pourquoi témoignez-vous devant nous? Il y a un grand nombre de personnes très compétentes autour de cette table. Nous sommes en train d'examiner un projet de loi. Certains d'entre nous se demandent avec stupéfaction pourquoi nous servons d'arbitre entre deux groupes de l'industrie. Nous aimerions savoir pourquoi la question n'a pas été résolue ailleurs, pourquoi vous n'avez pas accepté l'offre de l'ICPP de financer l'étude indépendante, et pourquoi nous avons été saisis de cette question qui aurait pu se régler ailleurs.

M. Clark: Nous étions du même avis que vous. Nous avons été appelés à servir d'arbitre entre deux géants de l'industrie canadienne. Nous estimions que c'était une occasion extraordinaire d'éviter toute ingérence gouvernementale dans ce dossier. Après tout, les fabricants d'automobiles et les sociétés pétrolières vendent un produit à un consommateur, à la personne qui achète l'automobile. Pourquoi ont-ils besoin du gouvernement pour servir d'arbitre entre eux? Nous ne nous sentions pas suffisamment concernés pour continuer de faire l'arbitre après plusieurs années de ce litige.

Le facteur temps était important. Les moteurs étaient fabriqués. Les deux groupes restaient sur leurs positions. C'était l'impasse, selon leurs propres paroles. Toutefois, du côté des fabricants d'automobiles, on commençait à débrancher les systèmes. Ils commencent à dire qu'ils n'étaient plus responsables vis-à-vis des garanties. Nous avons estimé qu'il risquait de se poser un grave problème sur le marché. Si c'était le cas, le gouvernement serait sans doute appelé à intervenir pour y remédier. En l'occurrence, le gouvernement a jugé plus prudent d'agir pour ramener la stabilité sur le marché.

Le sénateur Kenny: Il est difficile au comité d'examiner cette question car, si j'ai bien compris ce que vous dites, nous allons entendre la semaine prochaine des experts qui défendent une des positions et qui nous prouveront de façon concluante que le MMT est un excellent additif tout à fait adéquat. Puis nous entendrons les experts de l'autre partie nous dire, preuves à l'appui, que le MMT va endommager le système de diagnostic. Nous aimerions nous en remettre à une tierce partie susceptible de nous dire la vérité. Où est la vérité?

M. Clark: Où est la vérité? Du point de vue du gouvernement, la vérité c'est que le MMT risque d'endommager les systèmes de diagnostic intégrés. Cela risque d'accroître la pollution atmosphérique, ce qui est néfaste pour la santé des Canadiens. Cela bouleversera le marché pour les consommateurs. Étant donné qu'il vaut mieux pécher par excès de prudence dans l'intérêt de la santé humaine et de l'environnement, il faut interdire le MMT.

Le sénateur Kenny: Et cette vérité se fonde sur quoi au juste?

M. Clark: Cette vérité se fonde sur le principe de prudence selon lequel il pourrait être nuisible à la santé humaine et à l'environnement.

Senator Kenny: Perhaps the witness could help us with the question of Bill C-29 and whether it is inconsistent with the government's obligations under the NAFTA.

Mr. Clark: The government does not believe that the bill is inconsistent with the environmental provisions of not only the NAFTA but also the GATT, which is now the WTO. Provisions in both of those instruments speak to environmental protection. We believe that it is consistent with the environmental protections of those two trade agreements.

Senator Kenny: Notwithstanding Mr. Eggleton's letter.

Mr. Clark: Mr. Eggleton had a view. I cannot speak for Mr. Eggleton, but the government's view is that it will move forward on this particular bill.

The Chairman: The government or your department?

Mr. Clark: The government. This is a government bill, not an Environment Canada bill.

If I can speak to process for a moment, any policy, regulatory initiative or piece of legislation goes through a rather excruciating process in government before we get it onto the Order Paper. Everyone in this town has a kick at this cat. Every conceivable aspect of the policy is looked at, whether it is economics, trade, jobs, unity or the environment. To get anything on to the Order Paper requires a superhuman effort. This bill required a superhuman effort, as other bills do. It is a government bill, not an Environment Canada bill. I want to make that extremely clear.

The Chairman: We look forward to having Mr. Eggleton before our committee as well so that we can ask him those questions.

Senator Cochrane: You said that one of the factors for not going ahead with this study was the cost factor. Was that not so? Is that why you did not do a review of MMT and do more of a scientific study?

Mr. Clark: Costs may have been a factor, even though the parties were prepared to fund those costs.

Environment Canada receives a lot of requests to prove out technology. We receive them regularly. Someone has their favourite little widget, and they would like to have Environment Canada assess that widget and say that it is the greatest thing since sliced bread so they can get market advantage. We decided a long time ago that we did not have the resources, the time and the people — decreasingly so in these days of cutbacks — to do that sort of thing. We are not in that business any longer. We might have been at one time, but we are not now.

Senator Cochrane: Someone must be in business to do a review of something that you are claiming to be so detrimental. Is another department responsible for doing these assessments?

Le sénateur Kenny: Peut-être que le témoin pourrait répondre à une question en ce qui concerne le projet de loi C-29 et nous dire si on respecte les engagements du gouvernement en vertu de l'ALÉNA.

M. Clark: Le gouvernement croit que le projet de loi respecte les dispositions environnementales non seulement de l'ALÉNA mais aussi du GATT, qui est devenu l'OMC. Les dispositions de ces deux instruments parlent de la protection de l'environnement. Nous sommes d'avis qu'il respecte les dispositions de protection environnementale de ces deux ententes commerciales.

Le sénateur Kenny: Nonobstant la lettre de M. Eggleton.

M. Clark: M. Eggleton a son point de vue à lui. Je ne peux pas parler au nom de M. Eggleton, mais le gouvernement a l'intention d'aller de l'avant avec ce projet de loi en particulier.

Le président: Le gouvernement ou votre ministère?

M. Clark: Le gouvernement. Il s'agit d'un projet de loi du gouvernement, et non pas d'Environnement Canada.

Si vous me le permettez, j'aimerais parler un peu du processus. Toute politique, toute initiative réglementaire ou tout projet de loi doit faire l'objet d'un processus assez ardu au gouvernement avant son inscription au *Feuilleton*. Ensuite, tous les gens de cette ville essaient de modifier le projet de loi à leur guise. Tout élément de politique est scruté à la loupe, qu'il s'agisse de l'économie, du commerce, de l'emploi, de l'unité ou de l'environnement. Il faut faire un effort surhumain pour réussir à faire inscrire quelque chose au *Feuilleton*. Ce projet de loi, comme tout autre projet de loi, exige un effort surhumain. Il s'agit d'un projet de loi émanant du gouvernement, et non pas d'un projet de loi d'Environnement Canada. Je veux m'assurer que tout le monde comprend cela.

Le président: Nous avons hâte que M. Eggleton compareisse devant notre comité pour pouvoir lui poser ces questions.

Le sénateur Cochrane: Vous avez dit que l'une des raisons pour lesquelles on a décidé de ne pas faire d'étude c'était le coût. Est-ce que cela est exact? Vous n'avez pas fait d'étude sur le MMT et vous n'avez pas fait d'étude plus scientifique à cause du coût?

M. Clark: Le coût aurait pu être un facteur parmi d'autres, quoique les parties étaient prêtes à financer le coût d'une étude.

Environnement Canada reçoit beaucoup de demandes d'évaluation de technologie. Nous en recevons régulièrement. Chacun a son petit truc à lui qu'il veut promouvoir, alors il demande à notre ministère de l'évaluer dans l'espoir que le ministère va dire que c'est la meilleure chose depuis l'arrivée du pain coupé en tranches, ce qui est, pour lui, un avantage commercial. Nous avons décidé il y a longtemps que nous n'avions ni les ressources, ni le temps et ni les gens — surtout en cette époque de coupures — pour faire ce genre de choses. Nous n'offrons plus ce service à l'heure actuelle. À un moment donné, on aurait pu offrir un tel service, mais ce n'est plus le cas maintenant.

Le sénateur Cochrane: Mais quelqu'un doit avoir pour mandat la responsabilité d'évaluer une telle chose, une chose qui, d'après vous, est tellement nuisible. Est-ce qu'un autre ministère a la responsabilité de ces évaluations?

Mr. Clark: No. In the environmental field, I am not sure there is any other department in that business.

Senator Ghitter: You are not suggesting that an issue of this magnitude compares to a widget.

Mr. Clark: That is an interesting question. Our understanding is that both the capital and the operational costs to replace MMT are in the tens of millions of dollars and perhaps even \$100 million. No, it is not a widget, but, by the same token, while it is a lot of money, we are not talking about something that is excruciatingly expensive either.

That is a judgment call and should be struck from the record.

Senator Cochrane: Are you aware that the American auto makers are conducting their own \$12 million test program on MMT?

Mr. Clark: Yes. Because MMT was not being used in the United States, they had no evidence on the effects of MMT on OBD systems. We have it up here; they do not have it down there. In the typical U.S. tradition, the data must be generated down there. The EPA has certain protocols that must be followed. They do not accept data from other countries easily, so they insist on doing their own thing. However, it is not EPA doing the work; it is the private sector doing the work according to EPA protocols. The government down there is not paying for the tests and is not doing an independent study either, but it must be done.

Senator Cochrane: Could we not wait for the results of that being put forward?

Mr. Clark: MMT is not being used in the United States; MMT is being used in Canada. The automobile is in use in the U.S. and in Canada. The problem is not down in the U.S.; the problem is up here in Canada with the gummed-up systems.

Senator Spivak: Could you clarify why the precautionary principle has now been accepted by most of the nations in the world? It means that where there is inconclusive evidence, it is up to the company or the institution that wishes to sell a particular chemical or get it into use to prove conclusively that it is not harmful. That is a change in the way that we have been operating. Is that correct?

Mr. Clark: You mentioned two things: User-producer responsibility and the precautionary principle.

The precautionary principle says that where there is a lack of full scientific certainty, that is not a reason to say that you should not act.

The history of the environmental field is littered with absolute cause-and-effect linkages. I will be a bit dramatic. Until the dead bodies are in the street, we do not do anything about it. Until acid rain, smog or stratospheric ozone depletion has occurred, we will do something about it only after we have skin cancer, and so on. The precautionary principle says that you do not have to prove it

M. Clark: Non. Je ne crois pas qu'il existe un autre ministère qui s'occupe des évaluations environnementales.

Le président: Vous n'êtes pas en train de dire qu'un petit truc peut se comparer à une question de cette ampleur.

M. Clark: La question est intéressante. Nous comprenons que les dépenses en capital ainsi que les dépenses de fonctionnement que nécessiterait le remplacement du MMT s'élèvent à des dizaines de millions de dollars, et s'élèvent peut-être à 100 millions de dollars. Non, il ne s'agit pas d'un petit truc, mais, en même temps, le coût d'un tel processus serait assez élevé mais pas excessif.

Mais c'est mon avis personnel, et il devrait être rayé du procès-verbal.

Le sénateur Cochrane: Savez-vous que les fabricants d'automobiles américains font leur propre test, qui s'élève à 12 millions de dollars, sur le MMT?

M. Clark: Oui. Comme on n'utilise pas de MMT aux États-Unis, alors les Américains n'ont aucune donnée sur l'effet du MMT sur les systèmes de diagnostic intégrés. Nous avons ces données ici; les Américains n'ont pas leurs propres données. Conformément à la tradition américaine typique, il faut établir les données aux États-Unis. L'EPA a certains protocoles qui doivent être suivis. Cet organisme n'accepte pas facilement les données provenant des autres pays; il préfère faire le travail lui-même. Cependant, ce n'est pas l'EPA qui fait le travail. C'est le secteur privé qui s'en charge en suivant les protocoles établis par l'EPA. Le gouvernement américain ne finance pas ces tests et il ne fait pas d'étude indépendante non plus. Cependant, il faut qu'une étude soit faite.

Le sénateur Cochrane: Ne pourrions-nous pas attendre les résultats?

M. Clark: Le MMT n'est pas utilisé aux États-Unis; il est utilisé au Canada. Les automobiles en question sont vendues aux États-Unis comme au Canada. Le problème ne se pose pas aux États-Unis, mais au Canada, où l'on constate un encrassement des systèmes.

Le sénateur Spivak: Pourriez-vous préciser pourquoi la plupart des pays ont maintenant souscrit au principe de la prudence? Lorsque les preuves ne sont pas concluantes, c'est à la compagnie ou à l'organisation qui désire vendre un produit chimique ou l'utiliser de prouver de façon concluante qu'il n'est pas dangereux. C'est là un changement par rapport à notre façon de faire habituelle, n'est-ce pas?

M. Clark: Vous avez mentionné deux choses: la responsabilité de l'utilisateur-producteur et le principe de prudence.

Selon le principe de prudence, lorsqu'on manque de certitude scientifique, cela ne signifie pas pour autant que vous ne devez pas agir.

Dans le domaine de l'environnement, l'histoire est truffée de rapports de cause à effet absolus. Je pousserai un peu loin le raisonnement en disant que, tant que les rues ne sont pas jonchées de cadavres, nous ne faisons rien. Nous ne prendrons de mesures contre les pluies acides, le smog ou l'épuisement de la couche d'ozone que lorsque nous aurons le cancer de la peau ou autre

100 per cent completely. Sometimes the weight of evidence is enough to say that you should do something about it. That is the precautionary principle.

People who produce new products in the marketplace now, for example new chemicals, increasingly have a responsibility to show that their product will not harm human health and the environment. The government used to take on that responsibility. The government is saying, "We do not have the resources to do that. In any event, that is not the right thing to do. It is your product. You prove that it will not hurt the environment."

Senator Spivak: How many chemicals are in circulation in the United States and Canada that have not been tested for their safety?

Mr. Clark: There are approximately 70,000 chemicals in circulation in the U.S. and approximately 23,000 in Canada. I cannot tell you how many have been tested because that is the old way of doing business, but in terms of the new chemicals coming onto the market, about 1,000 new chemicals per year are coming onto the market globally. Each of those chemicals must go through the environmental screen. In terms of new chemicals, the producers must prove that those chemicals cannot harm the environment before they are allowed into production and commerce.

Senator Spivak: You say, "We understand the problem with MMT is in Canada and not in the United States because it is not generally in use there." I understand there is a manufacturer in Canada of something called MBTE, which is as effective an alternative as MMT and perhaps less toxic. How prevalent is the use of MMT both in Canada and in the world? How prevalent is the use of MMT worldwide? How many other countries besides Canada use it? What is in Canada? What is the extent of the use of alternatives to MMT?

Mr. Clark: I believe we are the only country using MMT, but I could be corrected by Mr. Vena on that.

Senator Spivak: I understood that Bulgaria also uses it.

Mr. Vena: My understanding is that the Ukraine — and probably the representatives from Ethyl can clarify this — may have applied for use as well. Some other South American country may be using it also. Obviously, Canada is the country where it is used foremost.

Mr. Clark: Let us say that we are the only major country that is still using MMT.

Senator Spivak: What about the use of the Canadian-manufactured alternative?

Mr. Clark: There many types of alternatives. You mentioned one. We have done some studies on MTBE. A few years ago, it was deemed non-toxic. I believe MTBE is used in the United States, too. It is used in the Canadian marketplace. It is a niche product. It could be used as a replacement for MMT. Several other

choses. Selon le principe de prudence, il n'est pas nécessaire d'avoir une preuve absolue. L'accumulation de preuves est parfois suffisante pour indiquer la nécessité d'agir. Tel est le principe de prudence.

Ceux qui fabriquent de nouveaux produits, par exemple de nouveaux produits chimiques, ont de plus en plus la responsabilité de démontrer que le produit en question n'est pas dangereux pour la santé humaine ou pour l'environnement. Auparavant, c'est le gouvernement qui assumait cette responsabilité. Le gouvernement dit maintenant: «Nous n'avons pas les ressources voulues pour nous en charger. De toute façon, ce produit est le vôtre, c'est à vous de prouver qu'il n'est pas dangereux pour l'environnement.»

Le sénateur Spivak: Combien y a-t-il de produits chimiques, en circulation aux États-Unis et au Canada, dont l'innocuité n'a pas été vérifiée?

M. Clark: Il y a environ 70 000 produits chimiques en circulation aux États-Unis et à peu près 23 000 au Canada. Je ne peux pas vous dire combien ont été testés, car vous faites allusion à l'ancienne méthode, mais pour ce qui est des nouveaux produits chimiques qui arrivent sur le marché, il y en a à peu près 1 000 par an, à l'échelle mondiale. Chacun de ces produits doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Les fabricants de nouveaux produits chimiques doivent prouver que leurs produits ne peuvent pas être nuisibles pour l'environnement avant d'être autorisés à les produire et à les commercialiser.

Le sénateur Spivak: Vous dites que le problème du MMT se pose au Canada et non pas aux États-Unis étant donné qu'il n'y est généralement pas utilisé. Je crois qu'il y a, au Canada, un fabricant d'un produit appelé MBTE, qui est aussi efficace que le MMT et peut-être moins toxique. Dans quelle mesure l'usage du MMT est-il répandu au Canada et dans le reste du monde? Quelle est l'importance de son utilisation dans le monde entier? Combien d'autres pays l'utilisent-ils à part le Canada? Quelle est l'utilisation du MMT au Canada? Dans quelle mesure utilise-t-on les produits équivalents?

M. Clark: Je crois que nous sommes le seul pays qui utilise le MMT, mais M. Vena corrigera peut-être ce que j'ai dit.

Le sénateur Spivak: Je croyais que la Bulgarie l'utilisait également.

M. Vena: Je crois que l'Ukraine — et les représentants d'Ethyl pourront sans doute le préciser — a peut-être également demandé à l'utiliser. Certains autres pays d'Amérique du Sud le font peut-être aussi. C'est certainement au Canada que son usage est le plus répandu.

M. Clark: Disons que nous sommes le seul grand pays qui utilise encore le MMT.

Le sénateur Spivak: Et qu'en est-il de l'usage du produit de substitution fabriqué au Canada?

M. Clark: Il y a de nombreux produits de substitution. Vous en avez mentionné un. Nous avons fait des études sur le MTBE. Il y a quelques années, on a jugé qu'il était non toxique et je pense que le MTBE est utilisé aux États-Unis également. On l'utilise sur le marché canadien. C'est un produit créneau. On pourrait

types of octane enhancers can be used. There is choice in the marketplace.

Mr. Vena: With respect to the MTBE, it is the oxygenate of choice in the U.S. for octane enhancement, as well as world principle constituents and RFG, which is a cleaner burning fuel mandated in a number of areas in the U.S.

We have a facility in Edmonton that produces MTBE largely for export to the U.S. and also for use by Chevron in Alberta, which uses MTBE in their fuel formulations. Another plant that is being constructed in Alberta will be producing MTBE and the ethanol derivative.

Senator Spivak: Where in Alberta?

Mr. Vena: My understanding is that it is located in Fort Saskatchewan.

Senator Whelan: We asked for the measurement of this MMT per litre. Regarding the former addition of lead to a litre of gasoline, does anyone know how much lead there was in gasoline? Could you measure the amount of lead that was contained in a litre?

Mr. Vena: It was in terms of the concentration. It was a similar situation. These are metallic compounds. A drop or a pinch would probably give you the proper octane number.

With respect to the question, it is difficult to know what it looks like because it is put in a carrier and then it is distributed across the country. Depending on what the carrier looks like — that is, the organic material in which it is placed — it is difficult to see what it looks like.

Senator Whelan: All of us realize that it does not take very much of something for it to become a dangerous killing material. If I may use a real wild example, one could say that the venom from a rattlesnake or the poison from a honey bee is so small that you can hardly measure it, but it can certainly do a lot of damage.

I have read all the material that we have been given by doctors. I recently had a discussion with Dr. Labella from the University of Manitoba and I have read materials by other learned people who have made comparisons with lead. In 1922, everyone said, "Lead is not damaging. Lead will not hurt you." They are now saying the same thing about MMT in 1990, 1992 and 1994. After reading these other reports and after the discussion that I had with Dr. Labella, I cannot see why anyone would even want to manufacture this product.

There was talk about damage to automobiles. I have a close relative who is a grand master technician. That is a mechanic who knows an automobile from bumper to bumper. I had a discussion with him on the weekend. Platinum spark plugs that are supposed to last for 100,000 kilometres — and they do where there is no MMT — last for only about 20,000 kilometres in Canada. They must be replaced because they are guaranteed for 100,000 kilometres.

When they say that there is no damage, you can give them the other examples regarding this material. When you talk to Dr. Labella and others about the damage caused by the dust that

l'utiliser comme substitut au MMT. Le marché offre tout un choix de plusieurs autres types de remonteurs d'octane.

M. Vena: Pour relever l'indice d'octane du carburant, le MTBE est considéré comme un composé oxygéné de choix aux États-Unis, et on se sert également d'un constituant reconnu mondialement et de RFG, pour épurer le carburant conformément à la réglementation dans certaines régions des États-Unis.

À Edmonton, nous produisons du MTBE que nous exportons essentiellement vers les États-Unis mais Chevron, en Alberta, s'en sert également dans ses formules. On est en train de construire une autre usine en Alberta qui produira du MTBE et le dérivé d'éthanol.

Le sénateur Spivak: Où exactement en Alberta?

M. Vena: Je pense que cette usine se trouve à Fort Saskatchewan.

Le sénateur Whelan: Nous avons demandé quelle était la teneur en MMT par litre. Quelqu'un sait-il combien il y avait de plomb ajouté à l'essence autrefois? Pouvait-on mesurer la quantité de plomb ajouté à un litre?

M. Vena: On parlait de concentration. La situation est comparable. Il s'agit ici de composés métalliques. Une goutte ou une pincée suffit à atteindre l'indice d'octane voulu.

Pour répondre à votre question, il est difficile de savoir à quoi cela ressemble car on se sert d'un vecteur pour la distribution. Il est difficile de savoir à quoi cela ressemble car tout dépend de l'apparence du vecteur, qui est une matière organique.

Le sénateur Whelan: Nous nous rendons tous bien compte que parfois, il ne faut pas une grande quantité d'un produit quelconque pour le rendre mortel. Permettez-moi de vous donner un exemple un peu extrême, mais on peut dire que le venin d'un serpent à sonnettes ou le poison d'une abeille domestique sont difficilement mesurables mais peuvent néanmoins causer de graves dégâts.

J'ai lu tout ce que les médecins nous ont envoyé. Récemment, je me suis entretenu avec M. Labella de l'Université du Manitoba. J'ai lu aussi les documents préparés par d'autres érudits qui faisaient des comparaisons avec le plomb. En 1922, tout le monde disait: «Le plomb est inoffensif. Il ne peut pas vous faire de mal.» On dit maintenant la même chose, en 1990, 1992 et 1994, à propos du MMT. Après avoir lu ces rapports et après m'être entretenu avec M. Labella, je ne vois pas comment quiconque pourrait même vouloir fabriquer ce produit.

On a parlé des dégâts causés aux automobiles. J'ai un parent proche qui est un technicien spécialisé. C'est un mécanicien qui connaît les automobiles de fond en comble. Je lui en ai parlé ce week-end. Les bougies d'allumage en platine qui sont censées durer 100 000 kilomètres — ce qui est possible quand l'essence ne contient pas du MMT — ne durent que 20 000 kilomètres au Canada. On doit les remplacer parce qu'elles sont garanties pour 100 000 kilomètres.

Quand on dit qu'il n'y a pas de dégâts, on peut rétorquer en citant d'autres exemples. M. Labella et d'autres disent, à propos de la poussière qui se dégage quand les pots d'échappement sont

falls out when mufflers are repaired, they maintain that these mechanics should wear some kind of complete coveralls with masks, et cetera, because of the dangers related to inhaling this very toxic material. All of this is so plain in the evidence. We are asking for a further study when it is obvious to me that this a bad situation.

The Chairman: Do you have a question to ask?

Senator Whelan: Can you tell the committee the status of the U.S. test that was mentioned before? Have the Canadian vehicle manufacturers carried out similar definitive studies and are they involved in the current U.S. studies?

Mr. Vena: The U.S. study involves largely the parent companies of the Canadian manufactures, as well a number of importers. It is a joint effort between the automotive manufacturers in the U.S. — that is, domestic manufacturers — and two importers. They are looking at 80 vehicles and are breaking them down into two categories. Approximately 40 of them will be used to measure emissions at various intervals from vehicles burning clear fuel and those burning fuel with MMT. The other 40 will try to answer a very simple question, largely a binary question. They will age the catalyst in those vehicles to see if this malfunction indicator light which suggests that there are problems with the catalyst is affected by the use of MMT. That program is taking place as we speak. We are expecting results from it sometime in late 1997 or early 1998.

To underscore the point that Mr. Clark made a little earlier, our understanding is that to date MMT is being used very sparingly in the U.S. In essence, they have the time to develop this information to be used in assessing what should happen in the U.S. That is the extent of the test program.

In Canada, they have not done this kind of testing. We have a real world situation. MMT has been used, and the vehicle manufacturers can speak to the kinds of problems and impacts they have been seeing on their vehicles.

Senator Whelan: I am sure you are aware of all the doctors who have made statements concerning MMT. What is your opinion of some of these learned people: Dr. Cummings from the University of Western Ontario, Dr. Donaldson from Queen's and Dr. Labella from Manitoba? Do you have an opinion on their opinion?

Mr. Clark: We would prefer that the health people who will appear before the committee answer the health questions. We are not in a position to comment on that. On any issue, you can find people on both sides. We find that today in the climate change issue as we have found on acid rain and many other issues.

It is important to understand that this is not about lead. I do not want to bring lead into this discussion, but the senator did. Increasingly, in the environmental field today, we are dealing with trace amounts of things in the environment that accumulate over time. It does not matter whether it is one drop or two or three.

réparés, qu'elle est très dangereuse et très toxique, et que les mécaniciens qui procèdent à cette opération devraient porter des combinaisons de travail et des masques, et cetera. Tout cela ressort très clairement des preuves réunies. On demande des études plus approfondies alors qu'il est évident que c'est mauvais.

Le président: Voulez-vous poser une question?

Le sénateur Whelan: Pouvez-vous dire aux membres du comité où en est l'analyse américaine dont on a parlé tout à l'heure? Est-ce que les fabricants de véhicules automobiles canadiens ont procédé à des études aussi irréfutables et participent-ils aux études actuelles auxquelles se livrent les Américains?

M. Vena: L'étude menée par les Américains porte essentiellement sur les sociétés mères des constructeurs canadiens, de même que certains importateurs. Il s'agit d'un effort commun entre les fabricants de véhicules automobiles américains — c'est-à-dire à l'échelle nationale — et deux importateurs. Ils examinent 80 véhicules qu'ils ont classés en deux catégories. Environ 40 d'entre eux seront utilisés pour mesurer à certains intervalles les émissions provenant du carburant clair et du carburant contenant du MMT. Les 40 autres véhicules serviront à répondre à une question très simple, essentiellement une question binaire. On va provoquer le vieillissement du convertisseur catalytique de ces véhicules pour déterminer si le voyant indicateur de l'état du convertisseur catalytique réagira à l'utilisation du MMT. Cette étude se poursuit actuellement. Nous attendons les résultats à la fin de 1997 ou au début de 1998.

Pour revenir sur l'argument que M. Clark faisait valoir tout à l'heure, nous croyons savoir que, jusqu'à présent, le MMT est très peu utilisé aux États-Unis. Autrement dit, ils ont le temps de réunir les renseignements qui serviront à évaluer les mesures qui s'imposent aux États-Unis. C'est le but de cette étude.

Au Canada, on n'a pas procédé à ce genre d'analyse. Nous vivons une situation bien réelle, car le MMT est utilisé ici et les fabricants de véhicules automobiles peuvent témoigner des problèmes et des conséquences que son utilisation entraîne.

Le sénateur Whelan: Je suis sûr que vous savez qu'une grande quantité de médecins se sont prononcés sur le MMT. Que pensez-vous de l'opinion de certains de ces savants: M. Cummings de l'Université de Western Ontario, M. Donaldson de l'Université Queens et M. Labella du Manitoba? Avez-vous une opinion sur leur opinion?

M. Clark: Nous préférierions que les autorités en matière de santé répondent à vos questions dans ce domaine quand ils comparaitront. Nous ne pouvons pas nous prononcer sur cet aspect. Les opinions sont toujours partagées, quelle que soit la question. On le constate de nos jours à propos des changements climatiques et c'était vrai aussi quand on parlait des pluies acides ou d'autres problèmes.

Il est important de comprendre qu'il n'est pas du tout question de plomb ici. Nous ne voulons pas faire intervenir le plomb dans la discussion, mais le sénateur y a fait allusion. De plus en plus, en matière d'environnement, nous sommes confrontés à des quantités à l'état de trace qui s'accumulent avec le temps. Peu importe qu'il

Using dioxins as an example, one part in a billion will ensure that there will be reproductive effects in certain forms of wild life. That has been proven by the Canadian Wildlife Service.

My point is that quantity is not always important; it is trace amounts and the accumulation in the human systems that are of concern.

I do not wish to be facetious, but if you are concerned about the exposure of humans to toxic substances, or any other form of substance, a good place to combust it would be in automobile fuels in the cities of Canada.

That is why we come back to the precautionary principle. The EPA in the United States lost its court battle on a technicality. The EPA is very concerned about MMT. On their behalf, Ethyl is running a battery of tests on health and the automobile people are running a battery of tests on the OBD systems. They continue to say that they do not want to use the American people as guinea pigs for MMT and gasoline. Some of these things must be taken into consideration in the precautionary principle.

Senator Taylor: Mr. Clark, is MMT a widely accessible product? Is there competition in the selling of it?

Mr. Clark: It is widely accessible. There is only one supplier, as I understand it, but it is accessible across Canada.

Senator Taylor: Does that mean it is patentable; that they are the only ones who can sell it in the world?

Mr. Clark: I am not sure, but I am sure it is patentable.

Mr. Vena: At one time the chemical may have been, but it has been around for a while. Our understanding is that Ethyl Inc. is the only manufacturer. It is imported by Ethyl Canada from its U.S. parent and distributed across the country.

Ms Ellen Fry, General Counsel, Legal Services, Environment Canada: Ethyl may have some comments on that issue when they appear here.

Senator Taylor: There is only one corporation that makes this, but you do not know why?

Senator Whelan: They have supply benefit.

Mr. Vena: That particular company has made a number of other additives in the past. Its business is largely making fuel additives and fuel lubricants. It is the principal one in the U.S.

Senator Buchanan: I have been following this issue for a number of months. I did not think it was that big an issue until in the late fall when I started hearing from other political people and also from people in the oil industry, primarily in the Atlantic provinces. I took great interest then in finding out what it is all about.

s'agisse d'une goutte, de deux ou de trois. Si je prends l'exemple des dioxines, une partie par milliard peut avoir une incidence sur la reproduction de certaines espèces fauniques. Le Service canadien de la faune en a fait la démonstration.

Je veux dire que la quantité n'est pas toujours importante. Ce qui est inquiétant, ce sont les quantités à l'état de trace et l'accumulation dans l'organisme humain.

Je ne veux pas faire le malicieux mais si vous vous inquiétez des substances éventuellement toxiques, ou de toute autre substance, les brûler en les passant dans le carburant des voitures qui circulent dans les villes canadiennes serait une bonne solution.

Voilà pourquoi je reviens sur le principe de prudence. L'EPA aux États-Unis a perdu un procès à cause d'un détail technique. L'EPA s'inquiète vivement du MMT. La société Ethyl procède à une série d'analyses sur la santé pour répondre aux préoccupations de l'agence, et les constructeurs de voitures procèdent à une série d'analyses sur les systèmes de diagnostic intégrés. Ils continuent de répéter qu'ils ne veulent pas que les citoyens américains servent de cobayes dans l'affaire du MMT dans l'essence. Ainsi, il faut réfléchir au principe de prévention à la lumière de ces éléments-là.

Le sénateur Taylor: Monsieur Clark, le MMT est-il facile d'accès? La vente se fait-elle de façon concurrentielle?

M. Clark: Ce produit est tout à fait accessible. Il n'y a qu'un seul fournisseur, si je ne m'abuse, mais on peut l'obtenir à l'échelle du Canada.

Le sénateur Taylor: Cela signifie-t-il qu'il est brevetable? Cela signifie-t-il que le fournisseur est le seul à pouvoir le vendre dans le monde?

M. Clark: Je ne saurais le dire, mais je suis sûr qu'il est brevetable.

M. Vena: Il fut sans doute un temps où ce produit chimique l'était mais il existe depuis un bon moment. La société Ethyl Inc. est le seul fabricant. Il est importé par Ethyl Canada de la société mère et distribué à l'échelle du pays.

Mme Ellen Fry, avocate générale, Services juridiques, Environnement Canada: Ethyl voudra sans doute aborder ces questions au moment de sa comparution.

Le sénateur Taylor: Il n'y a qu'une seule société qui le fabrique mais vous ne savez pas pourquoi, n'est-ce pas?

Le sénateur Whelan: Elle maîtrise l'offre.

M. Vena: Cette compagnie a fabriqué certains autres additifs par le passé. Essentiellement, elle se consacre aux additifs et aux lubrifiants contenus dans le carburant. C'est la principale société de ce genre aux États-Unis.

Le sénateur Buchanan: Je suis ce dossier depuis un certain nombre de mois. Je ne pensais pas que c'était un gros problème jusqu'à l'automne dernier quand des politiciens et des industriels m'en ont parlé, essentiellement dans les provinces de l'Atlantique. C'est alors que je me suis vivement intéressé à en découvrir les tenants et les aboutissants.

You said some things this morning that disturbed me a bit because they oppose the view that has been presented to me. You said that the Americans do not use MMT at all. Is that correct? That is not my understanding. I understand that when the Supreme Court lifted the ban on EPA, many companies in the U.S. registered to use MMT and that some are now using MMT in the process.

Mr. Vena: Our understanding is that many have registered, but registration does not necessarily mean that they are using it. Our latest information from surveys that were done by the American Automobile Association last summer and this winter of a number of gasoline servers across the country show that, if it is being used, it is being used sparingly.

Some of those surveys did not show that there is MMT in the fuel. That does not mean it is not being used in smaller centres, but discussions we have had lead us to believe that is being used sparingly.

Mr. Clark: To the best of our understanding, the large companies are staying away from MMT. Exxon, Shell and Sun are not putting it back into gasoline. One wonders why not.

Senator Buchanan: I have a statistic here which says that less than one year ago, of 24 of the largest U.S. firms, 18 have registered to use MMT. Since then, I have learned that a few have proceeded to adjust their refineries to use MMT.

I was intrigued when you said that in the United States there was no use of MMT. You also said that the Americans are getting the best from their technology and that we should not settle for less. What did you mean by that?

Mr. Clark: The EPA and the Americans have driven new technology for emission controls. They have been world leaders. As a consequence, tailpipe emissions have been reduced by 90 to 95 per cent or more since the 1970s.

The automobile sector has spent millions, if not billions, of dollars creating the new technology to ensure that air is cleaner. The Americans are getting the benefit of the new technology because of the fuels they have there which are compatible with the technology.

In Canada, the automobile companies were beginning to disconnect that technology. If you were to buy a new car it would have the new OBD technology, which will increase the price of the car another \$2,000. A person in the automobile dealership then disconnects the \$2,000 technology. On that basis, I do not think we are getting the benefits of the technology.

Senator Buchanan: What about NOx?

Mr. Vena: I think the senator must be referring to reports which indicate that in fuel which contains MMT and in fuel which is clear, there is a nitrogen oxides benefit with respect to the MMT fuel. Nitrogen oxide is one of the principal tailpipe gases which

Vous avez dit certaines choses ce matin qui me troublent un peu car elles vont à l'encontre de ce que l'on avait dit. Vous avez dit que les Américains n'utilisaient pas du tout le MMT. N'est-ce pas? Ce n'est pas ce que j'avais cru comprendre. J'ai cru comprendre que la Cour suprême avait annulé l'interdiction imposée par l'EPA et que de nombreuses sociétés américaines avaient demandé l'homologation pour utiliser le MMT et que certaines l'utilisent déjà dans leur procédé.

M. Vena: Nous croyons savoir que beaucoup ont demandé l'homologation, mais cela ne signifie pas qu'elles l'utilisent effectivement. D'après les dernières enquêtes qui ont été faites auprès de l'American Automobile Association, l'été dernier et cet hiver, et d'un certain nombre de fournisseurs d'essence aux États-Unis, si le MMT est effectivement utilisé, ce n'est que très rarement.

Dans le cas de certaines de ces enquêtes, on n'a pas pu prouver la présence du MMT dans le carburant. Cela ne veut pas dire que l'on ne s'en sert pas dans les petits centres, mais d'après nos renseignements, le MMT serait très peu utilisé.

M. Clark: D'après ce que nous pouvons constater, les grandes compagnies ne se servent pas du MMT. Exxon, Shell et Sun ne l'ajoutent pas à leur essence. On se demande pourquoi elles ne le font pas.

Le sénateur Buchanan: J'ai des chiffres ici et il y a à peine un an, 18 des 24 plus grosses sociétés américaines avaient demandé l'homologation pour le MMT. Depuis, on me dit que quelques-unes ont apporté les modifications nécessaires à leurs raffineries pour pouvoir utiliser le MMT.

Cela m'a intrigué lorsque vous avez dit qu'on n'utilisait pas le MMT aux États-Unis. Vous avez ajouté que les Américains tiraient le maximum de leur technologie et que nous ne devrions pas nous contenter de moins. Qu'est-ce que cela signifie?

M. Clark: L'EPA et les Américains ont toujours été des pionniers dans l'application de nouvelles technologies pour le contrôle des émissions. Ils battent tout le monde sur ce plan. En conséquence, les émissions provenant des véhicules ont diminué de 90 à 95 p. 100, voire plus, depuis 1970.

Le secteur de l'automobile a dépensé des millions, voire des milliards de dollars pour mettre au point cette nouvelle technologie afin de garantir la propreté de l'air. Les Américains tirent parti de la nouvelle technologie parce que les carburants dont ils se servent sont compatibles avec cette technologie.

Au Canada, les constructeurs d'automobiles ont entrepris de débrancher cette technologie. Si vous achetiez une nouvelle voiture, elle serait munie du nouveau système de diagnostic intégré, qui va faire grimper le prix d'une voiture de 2000 \$. Si quelqu'un chez le concessionnaire débranche cette technologie qui représente 2000 \$, je ne pense pas que nous puissions en bénéficier.

Le sénateur Buchanan: Et que dire des oxydes d'azote.

M. Vena: Je pense que le sénateur songe ici aux rapports qui indiquent que le carburant contenant du MMT produit moins d'émissions d'oxydes d'azote que le carburant qui n'en contient pas. Cette substance est l'un des principaux gaz d'échappement

comes from automobiles. It is one of the prime constituents in the formation of ground level ozone. The question is pertinent, senator.

From what EPA has looked at with respect to the Ethyl testing and from what we have seen in analyzing that data, it is clear to say that for some models in their test there is a NOx benefit. That NOx benefit is in the order of .1 gram per mile. How that particular NOx benefit recognized in the test situation is then extrapolated to a real world situation involves a number of statistical issues.

That aside, if there is a NOx benefit and if you are into a policy decision, then the question which must be asked is: Are there trade-offs here? That is the situation in which we find ourselves, without getting into the veracity of it because there is some value in that NOx benefit. The rationale here is one of protecting pollution control equipment and ensuring that it works well. Obviously, if it does, then that benefit must be greater than this potential NOx increase.

We could get technical and suggest that some people argue with that NOx benefit in terms of how it has been extrapolated. They ask if those test values can be put into the real world. We have had discussions with Ethyl to try to understand that particular issue. I believe that the motor vehicle manufacturers will tell you that this is not a significant statistic. We have tried to accept it at face value because we get a lot of information at face value. Having put it into the real world and having recognized the trade-offs, the benefits outweigh that particular issue.

Senator Buchanan: Why do you say that? In looking at some statistical information here, I see that the removal of MMT would increase NOx levels up to 20 per cent. The two independent studies which have been done indicate that the increase in levels without MMT would be in the range of 50,000 tonnes by the year 2000. If that is even close to being true, you are saying the trade-off of that is ensuring emission standards and the gumming up of vehicles. Yet, after a lot of studies, the EPA in the United States concluded that MMT does not cause or contribute to the failure of vehicles to meet applicable emission standards required by the U.S. Clean Air Act. What is the trade-off, then?

Mr. Vena: Returning to the up to 20 per cent issue, the range is there, although it could be somewhat less than that. Those independent studies were done mostly by Ethyl.

rejeté par les automobiles. Elle est l'un des principaux éléments constitutifs de l'ozone troposphérique. Sénateur, la question est tout à fait pertinente.

D'après l'étude qui a été réalisée par l'EPA à partir des essais de la société Ethyl et d'après ce que nous avons pu conclure à partir des données existantes, il est clair que, pour certains des modèles sur lesquels des essais ont été réalisés, il y a un avantage sur le plan des émissions de NOx. Cet avantage est de l'ordre de 0,1 gramme le mille. Quand on veut ensuite extrapoler pour déterminer l'avantage sur le plan des émissions de NOx en situation réelle, on soulève un certain nombre de questions statistiques.

Cela dit, s'il y a effectivement un avantage sur le plan des émissions de NOx et que le gouvernement a à prendre une décision, la question qu'il faut se poser est la suivante: y a-t-il des avantages compensatoires de l'autre côté? Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons, sans pour autant discuter de la véracité des affirmations concernant l'avantage qu'il pourrait y avoir sur le plan des émissions de NOx. Ce que nous voulons finalement, c'est protéger les dispositifs antipollution et veiller à ce qu'ils fonctionnent bien. Bien entendu, l'avantage sur ce plan doit dépasser l'avantage éventuel sur le plan des émissions de NOx.

Nous pourrions nous engager dans un débat technique et dire que certains mettent en doute l'avantage réel sur le plan des émissions de NOx, car il s'agit d'une extrapolation et les valeurs obtenues à la suite des essais ne s'appliquent pas nécessairement au monde réel. Nous avons eu des discussions avec la société Ethyl pour essayer de comprendre cette question en particulier. Je crois que les fabricants d'automobiles vous diront qu'il s'agit d'une donnée statistique qui n'est pas significative. Nous avons toutefois voulu accepter la conclusion comme si elle était avérée, car nous recevons beaucoup d'informations qui ne sont pas nécessairement confirmées. Ayant donc fait l'analyse d'une situation réelle et ayant comparé les avantages respectifs, nous avons conclu que les avantages de l'autre côté l'emportent sur cet avantage particulier.

Le sénateur Buchanan: Pourquoi dites-vous cela? D'après les données statistiques que j'ai ici, il semble que les émissions de NOx pourraient augmenter de 20 p. 100 si le MMT était éliminé. Les deux études indépendantes qui ont été réalisées montrent que l'accroissement des niveaux de NOx serait de 50 000 tonnes par année d'ici l'an 2000 si le MMT était éliminé. Si cette affirmation a même un grain de vérité, vous dites qu'il y a un problème en ce qui concerne les normes de pollution et l'encrassement des véhicules. Pourtant, après avoir examiné beaucoup d'études sur la question, l'EPA aux États-Unis a conclu que le MMT n'a pas pour effet d'empêcher les véhicules, directement ou indirectement, de répondre aux normes de pollution applicables énoncées dans la loi américaine dite Clean Air Act. Alors, comment peut-on parler de problème ou d'inconvénient?

M. Vena: Si vous me permettez de revenir à cette question de l'accroissement qui pourrait atteindre 20 p. 100, c'est là la limite supérieure, mais l'accroissement pourrait être moins important que cela. Ces études indépendantes ont été faites pour la plupart par Ethyl.

Senator Buchanan: T.J. McCann and Associates is not a member of the Ethyl group. Are you saying that independent consulting groups would do what their masters tell them to do?

Mr. Vena: My point was that that work was contracted to McCann by Ethyl.

Senator Buchanan: That is fine. When you contract work out, you also contract it to consultants.

Mr. Vena: I was simply making the point that that work went out from Ethyl.

Senator Buchanan: Have you conducted any studies?

Mr. Vena: Assuming there is a NOx reduction that comes out to so many tonnes, the other side of the coin which I was trying to explain is that there are three ways to try to reduce motor vehicle emissions, as Mr. Clark said a little earlier. We tighten standards, improve the fuel and try to ensure that those vehicles are properly maintained and inspected.

The only area of the country in which there is a full-blown inspection and maintenance program on vehicles which tries to deal with the third leg — that is, ensuring that vehicles operate properly — is in B.C. In vehicles from their vehicle fleet which have gone through that test, carbon monoxide emissions have been reduced by 24 per cent, hydrocarbons by 20 per cent and NOx by 3 per cent. They have also improved fuel economy by 5 per cent. In essence, that is a program that looks at the maintenance of vehicles.

What we have here is a real-time situation which tries to alert us to the fact that these on-board diagnostics monitor the performance of that equipment. I was trying to equate the fact that if that equipment is there as a pollution measure, there are benefits on that side as well.

The Chairman: This is an important point. The EPA in the United States also stated that Ethyl has satisfied its burden under the Clean Air Act to establish that the use of MMT in the specified concentration will not cause or contribute to a failure of any emission control device or system within the life of the engine. That runs contrary to what I am hearing.

Mr. Vena: There is a qualifier to that. That decision was rendered on testing that was provided by Ethyl to EPA. That testing was done on approximately 44 vintage vehicles from 1988 and some 46 vintage vehicles from 1992-93. My understanding is that few of those, if any, had functioning on-board diagnostic systems. The EPA made it very clear that they still had reservations and concerns about the proper functioning of this equipment.

The Chairman: If what you say is true, I must return to Senator Kinsella's point. After the House of Commons hearing, General Motors released a bulletin in which they stated that they

Le sénateur Buchanan: T.J. McCann and Associates n'est pas membre du groupe Ethyl. Voulez-vous dire que des groupes d'experts-conseils indépendants arriveraient aux conclusions que leur auraient soufflées leurs maîtres?

M. Vena: Je veux simplement signaler que les études ont été commandées à McCann par Ethyl.

Le sénateur Buchanan: Je ne vois pas de problème à cela. Quand on commande des études, ce sont les experts-conseils qui les réalisent.

M. Vena: Je voulais simplement faire remarquer que les études avaient été commandées par Ethyl.

Le sénateur Buchanan: Avez-vous vous-même fait des études?

M. Vena: En supposant que les émissions de NOx sont effectivement réduites de tant de tonnes, je présente l'envers de la médaille, à savoir qu'il y a trois façons de tenter de réduire les émissions des véhicules automobiles, comme l'a dit M. Clark tout à l'heure: renforcer les normes, améliorer le carburant et veiller à ce que les véhicules soient bien entretenus et inspectés.

La seule région du pays où il existe un programme complet d'inspection et d'entretien des véhicules pour tenir compte du troisième élément — c'est-à-dire veiller à ce que les véhicules fonctionnent bien —, c'est la Colombie-Britannique. Dans le cas du parc de véhicules qui a été soumis à ce programme, les émissions de monoxyde de carbone ont été réduites de 24 p. 100, les hydrocarbures, de 20 p. 100 et les émissions de NOx, de 3 p. 100. Le programme s'est aussi traduit par une amélioration de 5 p. 100 de la consommation d'essence. Il s'agit d'un programme qui est axé sur l'entretien des véhicules.

Nous avons là une situation bien réelle qui nous montre qu'il ne faut pas oublier que ces systèmes de diagnostic intégrés contrôlent le rendement des dispositifs antipollution. J'essayais de présenter l'autre terme de l'équation et montrer qu'il y a des avantages de ce côté-là aussi.

Le président: La question est importante. L'EPA aux États-Unis a aussi déclaré que la société Ethyl avait répondu à l'exigence que lui imposait la Clean Air Act de faire la preuve que l'utilisation du MMT suivant les concentrations prescrites ne provoquera ni ne fera provoquer la défaillance des dispositifs ou des systèmes de contrôle des émissions pendant la vie utile du moteur. Cette déclaration va à l'encontre de ce que je vous entends dire.

M. Vena: Il convient toutefois d'apporter une réserve. Cette décision a été rendue à partir des résultats d'essais qui ont été fournis à l'EPA par Ethyl. Ces essais avaient été effectués sur quelque 44 modèles de 1988 et quelque 46 modèles de 1992-1993. Il semble qu'il y avait très peu de ces modèles, si tant est qu'il y en avait, qui étaient dotés de systèmes de diagnostic intégrés. L'EPA a indiqué très clairement qu'elle avait toujours des réserves et des préoccupations relativement au bon fonctionnement de ces systèmes.

Le président: Si ce que vous dites est vrai, je dois revenir à ce que disait le sénateur Kinsella. Après son témoignage devant la Chambre des communes, la General Motors a publié un

had looked at many other causes of the gumming up of the works, so to speak, which included things ranging from weather to faulty installation. There is a multitude of things that GM themselves is saying that it could be other than MMT. I am confused.

Mr. Vena: That is a fair statement which indicates that on-board diagnostics are a new and fairly complex technology. Our understanding is that there is work going on right now at EPA over a two-year period in which time they will assess the implementation of this new technology. It is a matter of course for them.

In speaking to EPA officials, this technology is on all vehicles. It works. They are into better understanding implementation — that is, the on-board diagnostic codes and what that really means with respect to the operation of the vehicle.

In California, they are even adding elements that are being sensed by their on-board diagnostics systems. They are not removing them.

Senator Buchanan: When was the on-board diagnostics systems first installed in the United States?

Mr. Vena: They have gone through a number of generations. Right now, they are on to OBD-II, which is the second generation.

Senator Buchanan: When did they install them for the first time?

Mr. Vena: It is my understanding that OBD-II started to come into the U.S. marketplace in the 1994 model year.

Senator Buchanan: If that is the case, why did the EPA not appeal the decision of the Federal Court of Appeals? They could have appealed it, but they did not.

If they had information on these new systems that may change the decision of the court, they had up to December 5 to appeal, but they did not.

Ms Fry: They were caught in that case on a technical situation. They realized that in that situation, they would not win on appeal. The technicalities do not affect how they feel about issues of policy, health, and so on.

Senator Buchanan: What was the technicality? I cannot find it anywhere.

Ms Fry: They said we are entitled to consider health effects. The court said that health effects are important, but if you look at the detailed provision of the law they were relying on, it did not say they could look at health effects, so they were out of court.

communiqué dans lequel elle indiquait qu'elle avait examiné bien d'autres facteurs contribuant à l'encrassement des systèmes, depuis les conditions météorologiques jusqu'aux défauts d'installation. La GM dit donc elle-même que l'encrassement pourrait être attribuable à une multitude de facteurs autres que le MMT. Je ne comprends pas.

M. Vena: Cette déclaration se comprend quand on sait que les systèmes de diagnostic intégrés sont le fait d'une technologie nouvelle et assez complexe. Nous croyons savoir que l'EPA a entrepris une étude qui s'étendra sur deux ans et qui lui permettra d'évaluer la mise en oeuvre de cette nouvelle technologie. L'EPA considère qu'il y va simplement de son mandat.

Les fonctionnaires de l'EPA disent qu'on trouve maintenant cette technologie dans tous les véhicules. C'est une technologie qui fonctionne. L'EPA veut mieux en comprendre la mise en oeuvre — c'est-à-dire les codes de diagnostic intégrés et les répercussions qui en découlent dans la pratique sur le fonctionnement du véhicule.

En Californie, on ajoute même à la liste des éléments que contrôlent les systèmes de diagnostic intégrés. Il n'est pas question de réduire cette liste.

Le sénateur Buchanan: Quand les systèmes de diagnostic intégrés ont-ils été installés pour la première fois aux États-Unis?

M. Vena: Ils sont passés par plusieurs générations. Ils en sont maintenant à la deuxième génération de systèmes de diagnostic intégrés.

Le sénateur Buchanan: Quand les ont-ils installés pour la première fois?

M. Vena: Je crois savoir que les systèmes de la deuxième génération sont arrivés sur le marché américain avec les modèles 1994.

Le sénateur Buchanan: Dans ce cas-là, pourquoi l'EPA n'a-t-elle pas interjeté appel de la décision de la Cour fédérale d'appel? Elle aurait pu en interjeter appel, mais elle ne l'a pas fait.

Si elle avait des informations sur ces nouveaux systèmes qui auraient pu faire changer la décision de la cour, elle avait jusqu'au 5 décembre pour interjeter appel, mais elle ne l'a pas fait.

Mme Fry: L'EPA se trouvait coincée pour des raisons techniques. Elle savait que, pour cette raison, elle ne pourrait pas avoir gain de cause si elle interjetait appel. Ces détails techniques ne changent rien toutefois à sa position sur les questions relatives notamment à la politique gouvernementale et à la santé.

Le sénateur Buchanan: À quoi tenaient ces détails techniques? Je ne vois cela nulle part.

Mme Fry: L'EPA disait être autorisée à examiner les effets sur la santé. La cour a dit que les effets sur la santé étaient importants, mais que, aux termes de la disposition de la loi qui avait été invoquée, l'examen ne pouvait pas porter sur les effets sur la santé, de sorte que l'EPA n'a pas poursuivi l'affaire devant les tribunaux.

They are taking future action. They are calling for health studies to be made. Obviously, this is tangible evidence that they have a continuing concern.

Senator Carstairs: Clearly, we have had two evolutionary processes here: One in the United States and one in Canada. One is MMT as additional fuel incentive and you have the United States with a different history. Why?

Mr. Clark: I will try to respond and perhaps Mr. Vena can take over. The lead issue has been instructive to EPA.

There was a concern about labile metals floating around in the atmosphere, particularly if they are included on top of fine particles that are breathed into the lungs. There was a general concern about fine particles that people breathe into their lungs. I think that is one of the reasons why they had a concern.

Mr. Vena: The advent of pollution control technology brought about certification of vehicles to ensure that those vehicles meet standards of safety and pollution.

In the late 1970s, the common wisdom was that manganese in fuels would cause or contribute to the failure of these devices. That is precisely why EPA banned it for their 49 states.

The EPA were putting forward concerns about catalyst plugging, spark plugs not working and that, in addition to this NOx reduction, it is clear that you see a hydrocarbon increase with manganese in fuels.

Initially, in 1978, when it was prohibited for use in unleaded gasoline in the U.S., it was largely a concern that manganese would cause or contribute to the failure of emission control decisions of the day to meet the standards. There have been four waiver attempts by Ethyl since then to overturn that decision. They went differently because of regulatory requirements in the U.S.

In Canada, it started to become an issue in the middle to late 1980s, when we moved away from lead. We were harmonizing our standards with those in the U.S. For many years now, that has been the principal, disharmonizing element with respect to fuels.

Senator Carstairs: Obviously, if they were aware that this was a problem as they were developing generation one OBDs and then into generation two, why did we suddenly seem to come upon this so late?

Mr. Clark: We did not come upon this late. We have been sitting down with the fuel and automobile people since 1993, or thereabouts, trying to resolve this matter.

Elle prend toutefois d'autres mesures. Elle demande notamment que des études soient faites relativement aux effets sur la santé. Évidemment, cela montre bien qu'elle continue à avoir des préoccupations.

Le sénateur Carstairs: De toute évidence, l'évolution s'est faite de deux façons différentes, aux États-Unis et au Canada. Au Canada, le MMT a été utilisé pour améliorer le rendement de l'essence, tandis que les États-Unis ont suivi une autre voie. Pourquoi?

M. Clark: J'essaierai de répondre et peut-être que M. Vena pourra prendre la relève. L'EPA a tiré des enseignements de la question du plomb.

On s'inquiétait des métaux labiles qui flotteraient dans l'air, notamment s'ils venaient s'agglutiner aux particules fines qui sont aspirées dans les poumons. On s'inquiétait de manière générale des particules fines que les gens respirent et qui se retrouvent dans leurs poumons. C'est là une des raisons qui explique l'inquiétude.

M. Vena: L'avènement de la technologie antipollution a conduit à l'homologation des véhicules de manière à faire en sorte que ces véhicules répondent aux normes de sécurité et de pollution.

À la fin des années 70, la sagesse populaire voulait que le manganèse qui se trouvait dans les carburants provoquait ou faisait provoquer la défaillance des dispositifs antipollution. C'est précisément pour cette raison que l'EPA a interdit le MMT dans les 49 États relevant de sa compétence.

L'EPA faisait état de préoccupations au sujet de l'encrassement des catalyseurs, de la défaillance des bougies d'allumage et du fait que le manganèse contenu dans les carburants contribuait non seulement à réduire les émissions de NOx, mais à accroître les hydrocarbures.

Au début, c'est-à-dire en 1978, quand on en a interdit l'utilisation dans l'essence sans plomb aux États-Unis, c'était surtout parce que l'on craignait que le manganèse entraîne une défaillance des dispositifs antipollution permettant de répondre aux normes ou qu'il y contribue. Depuis cette décision, Ethyl a demandé à quatre reprises une dérogation. La procédure suivie était différente en raison des exigences réglementaires américaines.

Au Canada, le manganèse a commencé à soulever la controverse vers la fin des années 80, quand nous nous sommes détournés de l'essence au plomb. Nous étions en train d'harmoniser nos normes avec celles des États-Unis. Depuis maintenant bien des années, le manganèse est le principal élément qui nuit à l'harmonisation des normes relatives aux carburants.

Le sénateur Carstairs: Si l'on était déjà au courant du problème au moment de l'élaboration de la première génération de systèmes de diagnostic intégrés, puis de la deuxième génération, pourquoi semblons-nous avoir attendu si longtemps pour soudain nous rendre compte du problème?

M. Clark: Nous n'avons pas attendu. Nous discutons avec les représentants du secteur des carburants et ceux du secteur de l'automobile depuis 1993 environ afin d'essayer de résoudre le problème.

The automobile people were very concerned about the model year, starting around 1996, 1997, and certainly 1998. There was constant pressure on us to help them resolve this matter with the fuel industry. This has been going on for at least five years.

Mr. Vena: When Canada embarked on a harmonization policy with the U.S. to harmonize our 1988 standards in the U.S., the issue of MMT then came up. It was recognized that there was some concern with MMT and that a hydrocarbon increase could arise with the use of MMT.

At that time, through a Canadian General Standards Board assessment of the MMT issue, it was recognized that there could be durability concerns with respect to equipment and that we should keep a watching brief on this issue additive. In essence, it has not come late. It has been since the mid-1980s. In attempts to deal with this issue, we have not been successful with reconciliation.

The Chairman: I know my colleagues have more questions to ask, but we must press on.

Before we do, I would like you to explain this to me: If MMT is everything you suggest it is, then why are we dealing with a trade bill and not an environmental bill? Why are you not just banning it? Why are we dealing with this type of legislation which brings up NAFTA issues, lawsuits, threats from our provinces who are threatening to take us to court, and a \$200 million claim from Ethyl?

Why not just ban it under legislation, rather than regarding this as an importation/exportation type of bill which raises all these other issues?

Mr. Clark: All I can say is that the government looked at all the options and this seemed to be the most effective way of ensuring the ban on MMT.

The Chairman: Speaking just for your department, why did your department not move to ban it? I know the government's position. What about your department?

Mr. Clark: We could not move in Environment Canada that way.

The Chairman: Why?

Mr. Clark: The mandates we have do not permit us to do that at this point in time.

The Chairman: Why?

Mr. Clark: We do not have mandates under the Canadian Environmental Protection Act, for example, to ban MMT in terms of the use and production of those things.

Les fabricants d'automobiles étaient très inquiets dès la sortie de leurs modèles 1996, 1997, et ils étaient inquiets à plus forte raison pour leurs modèles 1998. Ils exerçaient constamment des pressions sur nous pour que nous les aidions à résoudre cette question avec le secteur des carburants. Les discussions se poursuivent donc depuis au moins cinq ans.

M. Vena: Quand le Canada a entrepris d'harmoniser ses normes avec celles des États-Unis, en 1988, la question du MMT a été soulevée. Il avait alors été reconnu que le MMT soulevait certaines inquiétudes, notamment en ce qui concerne l'accroissement d'hydrocarbures qui résulterait de son utilisation.

À l'époque, l'évaluation de la question du MMT qui avait été faite par l'Office des normes générales du Canada avait conduit à la conclusion qu'il pourrait y avoir lieu de s'inquiéter pour la durée de vie des dispositifs et des systèmes et qu'il conviendrait de suivre la question de près. Ainsi, nous n'avons pas attendu. Nous avons commencé à nous intéresser à la question dès le milieu des années 80. Nos efforts de conciliation n'ont toutefois pas porté fruit.

Le président: Je sais que mes collègues ont d'autres questions, mais nous avons d'autres personnes à entendre.

Auparavant, je vous demandais toutefois de m'expliquer ceci: si le MMT fait tout ce que vous dites qu'il fait, pourquoi sommes-nous saisis non pas d'un projet de loi commercial, mais d'un projet de loi environnemental? Pourquoi ne l'interdisez-vous pas tout simplement? Pourquoi sommes-nous saisis d'une mesure législative comme celle-ci, qui soulève des questions au regard de l'ALÉNA, qui suscite des poursuites et des menaces de la part des provinces qui disent vouloir nous traîner devant les tribunaux et une demande d'indemnisation de 200 millions de dollars de la société Ethyl?

Pourquoi ne pas proposer une loi visant à l'interdire tout simplement, au lieu que nous soyons saisis d'une mesure de ce genre qui porte sur l'importation et l'exportation et qui soulève toutes ces autres questions?

M. Clark: Tout ce que je peux vous dire en réponse à cette question, c'est que le gouvernement a examiné toutes les possibilités et que la mesure proposée semblait être la façon la plus efficace de faire en sorte d'interdire le MMT.

Le président: Si nous parlons maintenant de votre ministère, pourquoi votre ministère n'est-il pas intervenu pour interdire le MMT? Je connais la position du gouvernement. Mais qu'en est-il de votre ministère?

M. Clark: À Environnement Canada, nous ne pouvions pas adopter cette voie.

Le président: Pourquoi pas?

M. Clark: Nos mandats ne nous permettent pas de le faire à ce moment-ci.

Le président: Pourquoi pas?

M. Clark: Nous n'avons pas le pouvoir en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement d'interdire l'utilisation ou la fabrication du MMT, par exemple.

The Chairman: Even if it is deleterious to the environment, you do not have that right under your legislation?

Mr. Clark: If something is toxic, yes, but to this point in time — at least for the priority substance that we use in Canada — manganese is not a toxic substance.

The Chairman: In other words, you could not prove your point under environmental legislation on that basis, so you had to find another piece of legislation to deal with it. Is that what I am hearing?

Mr. Clark: You could say that, yes.

Senator Kinsella: It is clear that we have other questions and we must invite these witnesses back.

We floated around a number of issues which flow from the Department of the Environment. We have not really focused on the issue of your question.

In light of what you just said, I have a document here with Mr. Vena and Chandra Prakash's signature, dated October 24, 1994. It is a document going to the Minister of the Environment of the day relating to meetings with interested parties on MMT.

You focus on manganese, to which you alluded a second ago. Are you saying that manganese is not something that Environment Canada is on top of as part of your mandate?

Mr. Clark: We have a clear process under the Canadian Environmental Protection Act as to how we assess substances as to whether or not they are toxic. It is a clear and narrow corridor. It must go into the environment, there must be exposure, and there must be an effect. In terms of the protocols that we follow on the CIPA, at this point in time, we have not dealt with manganese as a toxic substance.

Senator Buchanan: You said it was non-toxic.

Mr. Clark: The Health Canada people will be attending. Everything must be related to exposure and the risks and the levels in the environment. It could be non-toxic at one level and quite toxic at another.

Senator Buchanan: Health Canada says that health risk speculations are not founded.

Mr. Clark: Health Canada did not deal with the possible effects on OBD systems which could create additional air pollution and which could definitely affect health.

The Chairman: We may well be inviting you to return. We will determine that later. We must proceed now. Other witnesses are waiting. Thank you for assisting us.

We will now hear witnesses from the Canadian Petroleum Products Institute.

Mr. Alain Perez, President, Canadian Petroleum Products Institute: Before proceeding, I should like to explain that CPPI is a national association. We have a membership of 15 companies

Le président: Même si le produit nuit à l'environnement, vous n'avez aucun droit de l'interdire en vertu de la loi?

M. Clark: Si un produit est toxique, oui, mais à l'heure actuelle — du moins pour ce qui est de la substance d'intérêt prioritaire que nous utilisons au Canada — le manganèse n'est pas une substance toxique.

Le président: Autrement dit, vous ne pourriez pas invoquer la Loi sur l'environnement pour faire valoir votre point de vue, alors vous avez dû trouver une autre loi pour le faire. Est-ce que c'est cela que je dois comprendre?

M. Clark: Vous avez raison, oui.

Le sénateur Kinsella: Nous avons, de toute évidence, d'autres questions à poser et nous devrions demander aux témoins de revenir.

Plusieurs questions concernant le ministère de l'Environnement ont été soulevées. Nous n'avons pas vraiment fait le tour de votre question.

Compte tenu de ce que vous venez de dire, j'ai un document ici portant les signatures de M. Vena et de Chandra Prakash, en date du 24 octobre 1994. Il devait être envoyé au ministre de l'Environnement de l'époque et portait sur les réunions avec les parties qui s'intéressaient au MMT.

Vous parlez surtout du manganèse, que vous avez mentionné il y a quelques instants. Pensez-vous qu'Environnement Canada n'est pas à la hauteur en ce qui concerne le manganèse?

M. Clark: La Loi canadienne sur la protection de l'environnement prévoit des procédures très précises que nous devons suivre lorsque nous évaluons la toxicité d'une substance. Les conditions sont très précises. La substance doit circuler dans l'atmosphère, il doit y avoir une exposition, et il doit y avoir un effet. Pour ce qui est des protocoles que nous suivons en vertu de la LCPE, nous n'avons pas encore évalué la toxicité du manganèse.

Le sénateur Buchanan: Vous avez dit que c'était une substance non toxique.

M. Clark: Les représentants de Santé Canada assisteront à la réunion. Tout doit être relié à l'exposition, au risque, et aux concentrations dans l'atmosphère. La substance pourrait être non toxique à une concentration et très toxique à une autre.

Le sénateur Buchanan: Santé Canada dit que les craintes que le manganèse poserait des risques à la santé ne sont pas fondées.

M. Clark: Santé Canada n'a pas étudié les effets possibles sur les systèmes de diagnostic intégrés qui pourraient causer une augmentation de la pollution atmosphérique et qui pourraient sans doute avoir un impact sur la santé.

Le président: Nous pourrions fort bien vous reconvoquer de nouveau. Nous déciderons un peu plus tard. Pour le moment, nous devons continuer. Nos témoins attendent. Merci de nous avoir aidés.

Nous allons maintenant entendre des témoins de l'Institut canadien des produits pétroliers.

M. Alain Perez, président, Institut canadien des produits pétroliers: Avant de commencer, je voudrais vous dire que l'ICPP est une association nationale. Nous avons 15 compagnies

which are involved in refining and marketing of oil products. We have facilities in every province and territory in Canada. Directly and indirectly, we employ approximately 300,000 people in Canada. Collectively, our membership accounts for over 90 per cent of all transportation fuels manufactured and sold within Canada. Our institute represents the industry on economic and health issues and, more and more often, on environmental issues.

Bill C-29 has been a complex issue over the past years. It touches on the environment, economics, and health. Equally important, in our view, it touches on provincial and regional interests in the country. It touches on issues of good governance and on how public policy is being developed in this country.

Approximately 17 years ago, Canada became one of the first, and we are still one of the few countries in the world, to eliminate lead from gasoline. Lead provided octane, so we had to replace the octane. The decision was made at the time that MMT, as an additive, was the preferred option.

Quite quickly after that, allegations were made as to the effect of MMT on catalysts. This was in the late 1980s. Allegedly, it resulted in increased tailpipe emissions. Studies were conducted in 1986 by the Royal Society of Canada and the Canadian General Standards Board, and they both recommended that we retain MMT in Canadian then-unleaded gasoline.

With the production of newer technology control — that is, OBD-II, on-board diagnostic systems, second generation — in the early 1990s, the question of MMT was raised again. The question was: Did MMT foul emissions sensors?

In 1993, we agreed with the vice-president of Ford Motor Company that both industries should conduct a test. We wrote to the MVMA at that time, telling them our understanding of what the test would entail, and that letter was approved by Ford representatives on the board of MVMA. We agreed to such a test but, unfortunately, the other auto makers on the MVMA board rejected the notion of the test, and we have been fighting on the issue of whether and how to conduct the test since then.

During the discussions, both the Canadian and American governments were also reviewing MMT. Health Canada reviewed issues related to health and manganese exposure. The U.S. EPA reviewed issues related to MMT, its impact on emissions-control technologies and tail-pipe emissions — that is, pollution.

In 1994, Health Canada concluded that “the use of MMT as a gasoline additive in Canada does not represent a health threat to any component of the Canadian population.”

Their study was a real-life study based on real exposure as opposed to other studies that were done using models. The same year, the EPA reported that the use of MMT did not “cause or

membres, lesquelles font du raffinage et de la commercialisation de produits pétroliers. Nous avons des installations dans chaque province et territoire du Canada. Nous employons approximativement 300 000 personnes au Canada, de façon directe ou indirecte. Ensemble, nos membres représentent plus de 90 p. 100 de tous les carburants de transport fabriqués et vendus au Canada. Notre institut représente le secteur lorsqu’il s’agit d’enjeux économiques ou de questions de santé, et de plus en plus, de questions reliées à l’environnement.

Le projet de loi C-29 s’est avéré très complexe au cours des dernières années. Il touche l’environnement, l’économie et la santé. Qui plus est, il touche les intérêts provinciaux et régionaux du Canada. Il touche les principes de saine gestion publique et l’élaboration de politiques gouvernementales.

Il y a environ 17 ans, le Canada est devenu un des premiers, et nous sommes encore un des rares pays, à enlever le plomb de l’essence. Le plomb produisait l’octane, alors nous avons dû remplacer l’octane. À l’époque, on a décidé que le remplacement de choix serait le MMT, un additif.

Rapidement, des allégations ont été faites à propos de l’effet du MMT sur les catalyseurs. C’était à la fin des années 90. On disait que ce produit faisait augmenter les émissions d’échappement des véhicules. Des études ont été effectuées en 1986 par la Société royale du Canada et l’Office des normes générales du Canada et ces deux organismes ont recommandé que nous gardions le MMT dans l’essence sans plomb au Canada.

Lorsqu’une nouvelle technologie antipollution a été développée — c’est-à-dire, le système de diagnostic intégré II, la deuxième génération — au début des années 90, la question du MMT a été soulevée une fois de plus. La question était: le MMT provoquait-il la défaillance des détecteurs d’émissions?

En 1993, nous étions d’accord avec le vice-président de la Compagnie Ford du Canada Limitée que les deux industries devraient procéder à des essais. Nous avons écrit à l’Association des fabricants de véhicules automobiles à l’époque, pour leur expliquer comment nous percevions le contenu de tels tests, et cette lettre a été approuvée par les représentants de la compagnie Ford qui siégeaient au conseil de l’Association des fabricants de véhicules automobiles. Nous étions d’accord sur les essais mais, malheureusement, les autres fabricants d’automobiles qui siégeaient à l’Association des fabricants de véhicules automobiles ont rejeté l’idée d’un test et, depuis, nous sommes en désaccord sur la façon et la nécessité de faire un tel test.

Pendant ces discussions, les gouvernements canadien et américain étaient aussi en train d’étudier le MMT. Santé Canada a étudié les questions reliées à la santé et au contact avec le manganèse. L’EPA américaine a étudié les questions reliées au MMT, son effet sur les dispositifs antipollution et sur les émissions d’automobile — c’est-à-dire, la pollution.

En 1994, Santé Canada a conclu que l’utilisation du MMT comme additif à l’essence au Canada ne présentait aucune menace pour la santé des Canadiennes et des Canadiens.

Leur étude a été menée sur le terrain, contrairement aux autres études qui se servaient de modèles. La même année, l’EPA déclarait que l’utilisation du MMT n’empêchait pas les dispositifs

contribute to a failure of any emission control device," after having received information from both the auto manufacturers and from Ethyl. In the same year, EPA concluded that removing MMT from gasoline would increase nitrogen oxides in the atmosphere by an average of 8 per cent of the standard. We will return to that point.

In essence, both Canada and the United States, in separate, impartial, government reviews, determined that MMT use represented neither a health concern nor an impediment to the efficient operation of OBD systems.

One would have thought at this point that the MMT issue would have faded into well-deserved obscurity. Such was not the case, since in 1995 the federal Minister of the Environment determined there was a pressing need to ban the use of MMT. Since MMT did not pose a health concern, a ban using CEPA, the existing Canadian Environmental Protection Act, was not possible. You must prove under CEPA that the substance is toxic before you can regulate. Since MMT did not increase vehicle emissions — in fact, it lowers emissions — using the Motor Vehicle Safety Act was also impossible; hence the need for special legislation, Bill C-94, which became Bill C-29.

My colleagues will talk about the flaws in that special legislation, and problems we have as an industry in using special legislation to regulate a minor additive in gasoline.

Here we are with Bill C-29. It is a ban which is not a ban. It prohibits neither the manufacture nor the use of MMT within the boundary of any province. It will still be widely used, and the bill does not, in fact, address the issues that were raised as its own rationale, such as the environment, health, et cetera.

Mr. Brian Fischer, Senior Vice-President, Products and Chemicals, Imperial Oil Limited: We believe Bill C-29 is a very biased and flawed piece of legislation. If endorsed by the Senate, it would set several extremely prejudicial precedents in Canadian public policy. The resulting legislation would adversely affect the competitive position of an entire industry sector without justification.

Most importantly to yourselves as senators, it will precipitate a series of events resulting in protracted political and legal confrontations among the federal government, provincial governments, the Canadian Council of Ministers of the Environment, and several private-sector companies. These disputes will centre on matters of domestic trade, international trade, the constitutionality of the legislation, and issues of financial compensation.

While there are many theories as to what is behind the legislation, I want to state for the record once more that if a case was ever made on scientific grounds for the banning of MMT, we would be supporting the objective of Bill C-29, not opposing it.

antipollution de fonctionner, après avoir reçu des renseignements des fabricants d'automobiles et de la société Ethyl. La même année, l'EPA a conclu que si le MMT était retiré de l'essence, les oxydes d'azote dans l'atmosphère augmenteraient en moyenne de 8 p. 100 par rapport à la norme. Nous en reparlerons.

Bref, le Canada et les États-Unis, dans des études différentes et neutres effectuées par le gouvernement, ont conclu que le MMT ne représentait ni une menace pour la santé ni une entrave au bon fonctionnement des systèmes de diagnostic intégrés.

On aurait pensé que la question du MMT aurait été oubliée et avec raison. Tel n'a pas été le cas, car en 1995, le ministre fédéral de l'Environnement a dit qu'il fallait incessamment prohiber l'utilisation du MMT. Étant donné que le MMT n'était pas une menace pour la santé, on ne pouvait pas l'interdire en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Selon cette loi, il faut prouver que la substance est toxique avant de pouvoir faire quoi que ce soit. Étant donné que le MMT n'augmentait pas les émissions des automobiles — en réalité, il fait diminuer les émissions —, on ne pouvait non plus se servir de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles; il fallait donc avoir une loi spéciale, le projet de loi C-94, qui est devenue le projet de loi C-29.

Mes collègues parleront des lacunes dans cette loi spéciale, et pourquoi, en tant qu'industrie, le recours à une loi spéciale pour réglementer un additif mineur dans l'essence nous pose des problèmes.

Nous voici donc avec le projet de loi C-29. Il s'agit d'une interdiction qui n'est pas une interdiction. Cette loi interdit ni la fabrication ni l'utilisation du MMT à l'intérieur des provinces. On s'en servira encore beaucoup, et cette loi, en fait, ne répond aux questions que sa propre raison d'être a soulevées, telles que l'environnement, la santé, et cetera.

M. Brian Fischer, vice-président principal, Produits pétroliers et chimiques, Compagnie pétrolière impériale: Selon nous, le projet de loi C-29 est une mesure qui est fondamentalement biaisée et viciée. Si le Sénat entérine cette loi, elle créera des précédents très préjudiciables dans la politique publique canadienne. Cette loi nuirait inutilement à la capacité concurrentielle de tout un secteur industriel.

Fait encore plus important, pour vous, les sénateurs, cette loi entraînerait toute une série d'événements qui, eux, provoqueraient des confrontations politiques et légales prolongées entre les gouvernements fédéral et provinciaux, le Conseil canadien des ministres de l'Environnement et plusieurs compagnies du secteur privé. Ces litiges porteront sur le commerce national et international, sur la constitutionnalité de la loi, et sur des questions de compensation financière.

Il y a beaucoup de théories concernant la motivation sous-tendant ce projet de loi, mais je tiens à dire encore une fois aux fins du compte rendu, que si jamais on pouvait nous proposer une raison scientifique pour l'interdiction du MMT, nous serions ici pour appuyer les objectifs du projet de loi C-29, pas pour nous y opposer.

As an industry, we accelerated the phase-out of lead in gasoline, we have introduced low-sulphur diesel fuel, and we have reduced summer gasoline's vapour pressure, which reduces evaporative emissions. This was all with a goal of improving the environmental performance of our products. Further, we have proposed to the Canadian Council of Ministers of the Environment a national fuel standard which, if adopted, will give Canada the most stringent national fuel standards in the world.

These actions clearly show that our industry has acted, and will act, on fuel composition to improve environmental performance where there is a need.

Our association has opposed Bill C-29 from its inception because of its lack of foundation. Since the beginning, we have also suggested constructive alternatives for resolving this issue. We have made repeated offers to the auto makers, federal government departments, the provinces, and even to the Prime Minister, to reduce the allowable limit of MMT in Canada to match that of the United States, while conducting a comprehensive test program on MMT's effects on vehicles. Further, we have agreed and stated that we will abide by the eventual findings of such a test program.

While repeatedly rejected by the auto makers, and not supported by the federal Environment Minister, our offers have been unconditionally endorsed by the most federal departments, the provinces, the Council of Energy Ministers, and a number of editorial writers.

We ask you to reflect carefully on the legislation before you today. We believe you have the opportunity and the obligation to rework Bill C-29.

Mr. Jim Pantelidis, Executive Vice-President, Petro-Canada: I would like to start by giving you some historical perspective on this issue. We cannot rewrite history today, although we would like to do so. After almost two years of debate within the cabinet and in the House of Commons, the government invoked closure on Bill C-29 and passed the bill for review by the Senate.

However, the issues raised by the debates in the house have not dissipated with a call of the roll. It is now the responsibility of the Senate to consider this extraordinary piece of legislation.

Our chairman has already noted the question of motivation concerning the issue of MMT. For a question so often asked, there are few clear answers, just many theories of political gamesmanship and industrial power brokering. I will not get into those theories today, but I will provide some facts.

There have been four primary justifications for Bill C-29 since its inception: harmonization of fuel standards, health, air pollution, and the impact on vehicle technology. We have filed with the committee's research staff all the relevant documents referred to in my discussion. They are available to you for further

L'industrie dont je fais partie a accéléré son élimination progressive de l'essence au plomb, a introduit le carburant diesel à faible teneur en soufre et a diminué la pression de vapeur de l'essence d'été, ce qui fait diminuer les gaz d'évaporation. Tout cela a été fait dans le but d'améliorer la performance écologique de nos produits. De plus, nous avons proposé au Conseil canadien des ministres de l'Environnement une norme nationale sur les carburants qui, si elle était adoptée, doterait le Canada des normes nationales sur le carburant les plus strictes au monde.

Ces gestes prouvent clairement que notre industrie a modifié et modifiera la composition de ses carburants pour améliorer leur performance écologique là où le besoin s'en fait sentir.

Notre association s'oppose au projet de loi C-29 depuis le début parce qu'il n'y a pas de véritable besoin. Depuis le début, nous avons aussi proposé des solutions constructives pour régler la question. Nous n'avons cessé de faire des offres aux fabricants d'automobiles, aux divers ministères du gouvernement fédéral, aux provinces et même au premier ministre, toutes ces offres visant à ramener la limite autorisée du MMT au Canada au même niveau que ce qui est permis aux États-Unis et à mettre sur pied un programme exhaustif pour étudier les effets du MMT sur les véhicules. De plus, nous nous sommes engagés publiquement à tenir compte des résultats d'un tel programme.

Même si ces offres ont été continuellement rejetées par les fabricants d'automobiles et qu'elles n'ont pas été appuyées par le ministre fédéral de l'Environnement, elles ont quand même trouvé un appui inconditionnel auprès de la plupart des ministères fédéraux, des provinces, du Conseil des ministres de l'Énergie et d'un certain nombre d'éditorialistes.

Nous vous demandons de bien réfléchir à ce projet de loi que vous étudiez aujourd'hui. Nous croyons que s'offrent à vous l'occasion et l'obligation de remanier le projet de loi C-29.

M. Jim Pantelidis, vice-président exécutif, Petro Canada: Je vous fais d'abord un petit historique de la question. Nous ne pouvons pas réinventer l'histoire, même si on aimerait bien. À la suite de presque deux ans de débat au sein du Conseil des ministres et à la Chambre des communes, le gouvernement a invoqué ses pouvoirs de clôture pour faire adopter le projet de loi C-29 et le renvoyer au Sénat pour étude.

Cependant, les questions soulevées lors des débats en Chambre n'ont pas disparues du simple fait d'une mise aux voix. Le Sénat a maintenant la responsabilité d'étudier ce projet de loi extraordinaire.

Notre président a déjà posé la question concernant les motifs sous-tendant ce projet de loi sur le MMT. Malgré le nombre de fois que la question a été posée, très peu de réponses claires ont été obtenues et il n'en est ressorti qu'une foule de théories de politiquerie et de manoeuvres dans les coulisses de l'industrie. Je n'en parlerai pas aujourd'hui, mais je vous citerai quelques faits.

Quatre raisons principales ont été invoquées jusqu'ici pour justifier le projet de loi C-29: l'harmonisation des normes sur les carburants, la santé, la pollution de l'air et les répercussions sur la technologie automobile. Nous avons remis au personnel de recherche du comité tous les documents dont je vous aurai parlé.

consideration. I will briefly summarize our views on each of these four issues.

On the issue of fuel harmonization, when the Canadian government introduced its MMT ban in 1995, MMT was not used in unleaded gasoline in the United States. MMT has always been allowed for use in leaded gasoline, which is still used in many parts of the southwestern U.S.

Following extensive testing of MMT in the U.S., in 1994, the Environmental Protection Agency determined that it "will not cause or contribute to a failure of any emission control device or system to achieve compliance with the emissions standards."

The EPA elected to defer issuing a waiver until December 1995, when so ordered by the U.S. Court of Appeals.

Opening the U.S. fuel market to MMT not only eliminated the harmonization argument, but passage of Bill C-29 would now create an exception to the principle of harmonization.

On the second issue, health, CPPI has always taken the position that we would abide by any decision of the Health Protection Branch of Health Canada in terms of the use of MMT.

Several reviews resulted in the branch making the determination in 1994 that MMT use did not represent a health threat. We understand this continues to be the case. Clearly, if new evidence were to come forward supporting the need for more caution in the use of MMT, we would want to know.

Please remember, it is our employees who work most closely with vehicle fuels, and we are committed to ensuring their health and safety. For this reason, we have continued to work with Health Canada in monitoring the issue. We, along with the federal government and the Quebec government, have continued to cosponsor the research work of Dr. Joseph Zayed, who I believe you will hear from as well.

On the third issue of air pollution, our chairman noted earlier that the CPPI continues to be engaged in a wide-ranging program of fuel redesign to improve its environmental performance. The phasing out of lead, the reduction of gasoline vapour pressure, the use of deposit control additives, the introduction of low-sulphur diesel fuel, and use of MMT are part of a broad strategy to make transportation fuels better. While we use MMT for its octane enhancing qualities, it has also provided a benefit in terms of reducing nitrogen oxide emissions which reduce urban smog.

Air quality data from Environment Canada's monitoring reports consistently indicate a continuing improvement in Canadian air quality, notwithstanding increases in vehicle ownership and use. Prohibiting the use of MMT could quickly reverse these air quality improvements, particularly in regions where urban smog is an issue.

Ils sont à votre disposition pour plus amples consultations. Je vais vous résumer notre pensée sur ces quatre questions.

Pour ce qui est de l'harmonisation des carburants, quand le gouvernement canadien a interdit l'usage du MMT en 1995, on ne se servait pas du MMT dans l'essence sans plomb aux États-Unis. Cependant, on y a toujours permis l'usage du MMT dans l'essence au plomb dont on se sert encore à bien des endroits dans le sud-ouest des États-Unis.

En 1994, aux États-Unis, à la suite de tests exhaustifs sur le MMT, la Environmental Protection Agency a conclu que ce produit ne peut être mis en cause dans le cas de dispositifs antipollution qui ne répondraient plus aux normes.

L'agence américaine a décidé de remettre jusqu'en décembre 1995 l'autorisation d'une dérogation, conformément aux instructions de la U.S. Court of Appeals.

Non seulement cette ouverture du marché américain au MMT élimine l'argument de l'harmonisation, l'adoption du projet de loi C-29 créerait maintenant une exception à ce principe de l'harmonisation.

Quant au deuxième volet, la santé, l'Institut canadien des produits pétroliers a toujours dit qu'il se conformerait à toute décision prise par la Direction générale de la protection de la santé de Santé Canada pour ce qui est de l'usage du MMT.

Après plusieurs études, la direction générale a décidé en 1994 que l'utilisation du MMT ne présentait pas un danger pour la santé. Nous croyons savoir que cette décision tient toujours. Il est évident que si les recherches révélaient qu'il faut être plus prudent dans l'utilisation du MMT, nous voudrions être mis au courant.

Rappelez-vous que ce sont nos employés qui sont le plus appelés à manier les carburants automobiles et que nous tenons à leur santé et leur sécurité. De concert avec le gouvernement fédéral et avec le gouvernement du Québec, nous coparrainons le travail de recherche du professeur Joseph Zayed qui, je crois, viendra aussi témoigner.

Quant à la troisième question, celle de la pollution atmosphérique, notre président faisait remarquer plus tôt que l'ICPP maintenait toujours son programme généralisé de réadaptation du combustible, dans le but d'en améliorer le rendement du point de vue de l'environnement: L'abandon progressif du plomb, la réduction de la pression de vapeur dans l'essence, le recours aux additifs antidépôt, l'introduction de carburants diesels à faible teneur en soufre et l'utilisation du MMT font partie d'une vaste stratégie destinée à améliorer les carburants du transport. Bien que nous utilisions le MMT pour sa qualité de bonification de l'octane, le MMT a également servi à réduire les émissions d'oxydes d'azote qui, à leur tour, font diminuer le taux de smog urbain.

Les données sur la qualité de l'air que l'on trouve dans les rapports de vérification d'Environnement Canada montrent de façon constante que la qualité de l'air au Canada s'améliore, et ce, malgré le nombre croissant de voitures sur les routes. L'interdiction du MMT pourrait faire renverser ces progrès, particulièrement dans les régions où le smog urbain est un problème.

For example, estimates developed by the U.S. EPA suggest that the removal of MMT would result in an overall 8 per cent increase of nitrogen oxide emissions from vehicles. This would result in a significant downturn in the Canadian air quality, especially for large urban areas. For refiners to offset this NO_x increase through fuel formulation, we would have to severely limit the sulphur content in gasoline, at a cost of roughly \$2 billion. The technical and financial demands entailed in this effort are well beyond the capability of most if not all the refining companies in this country. The impact on the refining industry could be substantial.

On the last issue of MMT's impact on emission control systems, Mr. Perez has already noted the findings of the Royal Society, the Canadian General Standards Board and the U.S. EPA on this issue. Ethyl Corporation will be providing substantial additional information on their studies. Clearly, our agreement with Ford in 1993 to sponsor a test program would indicate that even some auto makers were uncertain of the facts concerning MMT use and wanted to find out more about it.

We have not seen evidence that confirms the need for a ban on MMT use. Our member companies have taken part in the Royal Society and the CGSB deliberations. We have carried out our own independent research programs and supported an independent review of the research by Ethyl Corporation and the auto companies.

Through all of this, at worst what we saw was some anecdotal evidence suggesting the issue needed to be reviewed. We agree. When the Prime Minister initiated his review of the legislation last August, we told the inter-departmental review committee that, having failed to enlist the support of the government and auto makers in an independent test, we would do one ourselves and report the results to them.

Over a three-month period, ORTECH Corporation and Protect Air of Mississauga tested 1964 to 1996 model year vehicles which were equipped with the latest emission control technology. These vehicles had an aggregate mileage of 11.4 million kilometres, accumulated by their owners under Canadian driving conditions. The objectives of our study were to determine if any emission problems could be detected and also to determine if the vehicles' computers were noting any failures of the emission control systems.

The results indicated that the vehicles' emission control performance was excellent. All the vehicles tested were well within the Ontario test standard, which covers hydrocarbon, carbon monoxide and nitrogen oxide emissions.

In addition, tests of the vehicles' on-board diagnostic systems showed problem-free performance in 184 of 185 vehicles. One vehicle had an indication of a problem related to a faulty spark

Ainsi, d'après les évaluations de l'EPA américaine, la suppression du MMT résulterait en une augmentation globale de 8 p. 100 des émissions d'oxydes d'azote provenant des véhicules automobiles. Cela pourrait nuire considérablement à son tour à la qualité de l'air au Canada, particulièrement dans nos grandes régions urbaines. De plus, les raffineries qui seraient obligées de reformuler leurs essences pour compenser pour l'augmentation des oxydes d'azote seraient obligées de limiter considérablement le contenu en soufre de l'essence, ce qui leur coûterait quelque deux milliards de dollars. Les contraintes techniques et financières que leur imposeraient de telles mesures dépassent de loin la capacité de la plupart sinon de toutes les raffineries canadiennes. Les conséquences pourraient être catastrophiques pour notre industrie.

Enfin, pour ce qui est des effets sur les dispositifs antipollution, M. Perez a déjà signalé les conclusions de la Société royale, de l'Office des normes générales du Canada et de l'EPA aux États-Unis. De plus, la société Ethyl fournira des données de fond supplémentaires tirées de ses études. Il nous semble clair que l'accord que nous avons conclu en 1993 avec Ford dans le but de parrainer un programme d'essai laisse entendre que même certains fabricants d'automobiles étaient dans l'incertitude pour ce qui est de l'usage ou du rejet du MMT et qu'ils voulaient en savoir plus.

Rien dans les recherches ne confirme jusqu'à maintenant qu'il faille interdire le MMT. Nos membres ont pris part aux délibérations de la Société royale et de l'ONGC. Nous avons mené pour notre part nos propres programmes de recherche et avons appuyé une analyse indépendante de la recherche effectuée par la société Ethyl et par les fabricants d'automobiles.

Tout au long de ces démarches, nous avons vu au pire certaines données non scientifiques donnant à entendre que la question devait être remise à l'étude. Nous sommes d'accord. Lorsque au mois d'août dernier, le premier ministre a lancé l'étude du projet de loi, nous avons expliqué à un comité d'examen ministériel que, comme nous n'avions pas réussi à obtenir l'appui du gouvernement ni celui des fabricants d'automobiles en vue d'un test indépendant, nous en ferions un nous-mêmes et leur en ferions connaître les résultats.

Au cours d'une période de trois mois, les sociétés ORTECH et Protect Air de Mississauga ont évalué des automobiles de modèles 1964 à 1996 qui étaient équipées des dernières technologies antipollution. Ces automobiles totalisaient 11,4 millions de kilomètres parcourus dans des conditions de route canadiennes. Notre étude visait à déterminer s'il était possible de déceler des problèmes d'émissions polluantes et de déterminer si les ordinateurs des véhicules étaient en mesure de déceler toute panne du système antipollution.

Les résultats ont démontré que le rendement des automobiles en matière de lutte anti-émissions était excellent. Tous les véhicules mis à l'essai se conformaient aux normes ontariennes qui s'appliquent aux émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote.

En outre, les tests effectués sur les systèmes de diagnostic intégrés ont révélé que 184 des 185 véhicules testés fonctionnaient sans problème. L'un des véhicules semblait avoir un problème de

plug, but there was no evidence to suggest the failure was related to MMT.

As with any sample survey of this nature, we did not expect to get conclusive evidence solving the issue, but we did expect to get sufficient information to either validate claims about MMT's impact on vehicle systems or at least give some indication of a trend. We found a very high level of performance of vehicle systems integrated with fuel containing MMT.

Beyond our own experience on this matter, many provinces have had the benefit of hearing the technical arguments of auto makers and Ethyl Corporation and have concluded that the evidence presented today does not lead to the conclusion that a ban is warranted. What everyone has concluded, however, is that a test program is required, something we have been trying to get going since 1993.

Currently, American auto makers are conducting their own \$12 million test program on MMT. This is a surprising contradiction to the view of the Canadian auto industry which seems to feel that they know all there is to know about MMT.

What we proposed to the auto makers two years ago and again last summer was to have an independent authority conduct a test program. Such a program should involve active monitoring of the in-use performance of a range of Canadian vehicles equipped with the current emission control systems and fuelled with MMT and lasting for a period that allows enough mileage to permit some conclusions to be made.

I would like to turn things over now to Mr. Routs.

Mr. Robert Routs, President, Shell Canada Products Limited: Mr. Chairman, I would like to speak about consequences and conclusions.

We believe that this is an opportune moment for the Senate and each individual Senator to rigorously examine this legislation and pass judgment on its merit. If not considered closely, we know that Bill C-29 will be the catalyst for serious conflicts between the federal and provincial governments caused by the lack of appropriate review of the legislation and its premise.

You are already aware of the expressions of concern registered by several provincial premiers and most environment and energy ministers on this point. They have repeatedly requested of the Prime Minister and the federal environment minister that this legislation be deferred until a proper evaluation can be completed.

You are aware of the potential for Bill C-29 to disrupt domestic trade relations through a challenge to the bill under the Agreement on Internal Trade. While Alberta will launch the challenge, it has widespread provincial support.

bougie d'allumage défectueuse, mais rien ne permettait de croire que le problème était lié à la présence du MMT.

Comme pour tout échantillonnage de cette taille, nous ne pensions pas pouvoir tirer des conclusions définitives mais nous pensions pouvoir recueillir suffisamment d'information pour établir la validité des allégations quant à l'incidence du MMT sur les systèmes automobiles ou pour à tout le moins indiquer une tendance. Nous avons constaté que les systèmes installés dans les véhicules avaient un très haut niveau de performance dans les véhicules utilisant de l'essence contenant du MMT.

En plus de notre propre expérience, nous savons que de nombreuses provinces ont pu entendre les arguments techniques des constructeurs d'automobiles et de la société Ethyl et qu'elles ont conclu qu'en l'état actuel du dossier, il n'y a pas lieu de conclure qu'une interdiction est justifiée. Cependant, tous ont conclu qu'il faut un programme d'essais et nous tentons nous-mêmes d'en organiser un depuis 1993.

À l'heure actuelle, les constructeurs automobiles américains ont lancé leur propre programme d'essais pour le MMT à un coût de 12 millions de dollars. C'est tout à fait étonnant puisque les constructeurs automobiles canadiens affirment savoir tout ce qu'il y a à savoir du MMT.

Il y a deux ans, et encore l'été dernier, nous avons proposé aux constructeurs automobiles de confier la réalisation d'un programme d'essais à une autorité indépendante. Il s'agirait de faire une surveillance active de la performance en cours d'utilisation de toute une série de véhicules canadiens dotés des systèmes actuels de contrôle des émissions et alimentés avec une essence enrichie de MMT sur une période suffisamment longue pour pouvoir tirer certaines conclusions.

J'aimerais maintenant céder la parole à M. Routs.

M. Robert Routs, président, Produits Shell Canada Limitée: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots des conséquences et des conclusions.

Nous croyons que le Sénat et chaque sénateur doivent saisir cette occasion d'examiner rigoureusement le projet de loi afin d'en évaluer les mérites. Faute d'un examen minutieux, nous savons que le projet de loi C-29 sera la cause de graves conflits entre les gouvernements fédéral et provinciaux résultant du fait qu'on n'aura pas fait un examen approfondi du projet de loi et des hypothèses sur lesquelles il repose.

Vous savez déjà que plusieurs premiers ministres provinciaux et la plupart des ministres de l'Environnement et de l'Énergie ont exprimé des préoccupations. Ils ont demandé à maintes reprises au premier ministre et au ministre fédéral de l'Environnement de reporter l'adoption de ce projet de loi jusqu'à ce qu'une évaluation minutieuse ait pu être faite.

Vous n'êtes pas sans savoir que le projet de loi C-29 pourrait perturber les relations commerciales intérieures si ce dernier était contesté en vertu de l'Accord sur le commerce intérieur. L'Alberta en prendra l'initiative, mais elle pourra compter sur le ferme appui d'autres provinces.

You are aware through media reports of the possible challenge to the legislation under the NAFTA which the product manufacturer, Ethyl Corporation, is considering.

We will know that Bill C-29 is deemed to be beyond the constitutional competence of the federal government. The legal briefs have been filed with the research staff, and we understand that two provinces are considering a challenge to Bill C-29 in this context.

With respect to our industry sector, we have been driven in recent years to reduce costs and invest efficiently so that Canadian oil products remain competitive with imports. By doing so, Canada continues to benefit from an annual \$2 billion trade surplus in oil products with the United States.

If unfounded and unchecked, Bill C-29 will cost our industry some \$115 million for capital equipment and some \$69 million annually in operating costs, according to estimates provided by a third party, Kilborn Engineering, to Environment Canada. These expenses will be required to bypass the loss of MMT.

The cumulative effect of Bill C-29, in tandem with some other potential changes in gasoline formulation, will jeopardize the future of several Canadian refineries. Older and smaller refineries will be the most affected.

We believe there are several alternative courses of action the Senate could consider prior to reporting the bill.

Number one, given the many requests for tangible evidence of the need for Bill C-29, we believe an obligation has been created to require the completion of an assessment of all technical issues, as would normally be conducted by any other comparable legislation. This could compel the completion of a vehicle test program as has been recommended so widely. This action could address directly the many concerns raised by the provinces and ourselves about the need for and merit of this legislation.

Additionally, several trade and constitutional issues have arisen since the legislation was reviewed in the house. We believe an equal obligation has been created to examine the potential consequences of Bill C-29 in these areas.

The Standing Senate Committees on Legal and Constitutional Affairs and Banking, Trade and Commerce should have the opportunity to advise you on these matters to ensure full consideration of the bill before final reporting.

Finally, the committee could further refer consideration of the bill to be conducted in tandem with any upcoming discussion of the Canadian Environmental Protection Act. The legislation makes provision for examining fuel and vehicle issues within the context that a need for any regulatory measure must be validated in an open manner.

Vous avez sans doute appris par les médias que le fabricant du produit, Ethyl Corporation, envisage de contester cette loi en vertu de l'ALÉNA.

Vous n'êtes pas sans savoir que le projet de loi C-29 déborde, selon certains, la compétence constitutionnelle du gouvernement fédéral. Les mémoires juridiques ont été remis aux attachés de recherche et nous croyons savoir que deux provinces envisagent de contester le projet de loi C-29 en s'appuyant sur cet argument.

Ces dernières années, notre secteur de l'industrie a dû réduire ses coûts et investir efficacement pour que les produits pétroliers canadiens restent compétitifs par rapport aux importations. Grâce à ces efforts, le Canada continue d'enregistrer un excédent commercial annuel de 2 milliards de dollars dans ses échanges de produits pétroliers avec les États-Unis.

Si rien n'est fait pour empêcher l'adoption du projet de loi C-29 qui repose sur des hypothèses erronées, notre industrie devra engager des dépenses d'immobilisations de quelque 115 millions de dollars et des coûts d'exploitation annuels de l'ordre de 69 millions de dollars d'après les estimations préparées par une tierce partie, Kilborn Engineering, pour le compte d'Environnement Canada. Il faudra engager ces dépenses pour compenser l'enlèvement du MMT.

Les effets cumulatifs du projet de loi C-29, s'ajoutant à d'autres changements éventuels dans la formulation de l'essence, menaceront la survie de plusieurs raffineries canadiennes. Les raffineries plus petites ou plus âgées seront les plus durement touchées.

À notre avis, le Sénat devrait envisager différentes mesures avant de faire rapport du projet de loi.

Premièrement, un grand nombre de personnes ont demandé des preuves tangibles quant à la nécessité du projet de loi C-29. Nous croyons qu'il est devenu nécessaire d'évaluer toutes les questions techniques, comme on le ferait dans le cas d'autres mesures législatives semblables. Cela exigerait que soit effectué un programme d'essai des véhicules, comme tant de gens l'on recommandé. Cette mesure répondrait aux préoccupations exprimées par les provinces et par nous-mêmes quant à la nécessité et à la valeur de cette mesure législative.

En outre, depuis que la mesure a été examinée à la Chambre des communes, plusieurs questions commerciales et constitutionnelles ont été soulevées. Nous croyons qu'il est également obligatoire d'examiner les conséquences que pourrait avoir le projet de loi C-29 dans ces domaines.

Le comité permanent des affaires juridiques et constitutionnelles du Sénat et le comité des banques et du commerce devraient avoir l'occasion de vous conseiller dans ce domaine de façon à ce que le projet de loi soit examiné en détail avant que soit produit le rapport final.

Enfin, le comité pourrait demander que le projet de loi soit examiné en tandem, dans le cadre des discussions qui seront entamées sur la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. D'après les dispositions de la loi, les questions relatives aux carburants et aux véhicules doivent être examinées de la même façon que les mesures réglementaires, c'est-à-dire de façon ouverte, afin d'être justifiées.

We believe that Bill C-29 would not exist today if required to meet the test of scientific legitimacy inherent in most other existing federal legislation. We appeal to this committee to exercise your best judgment in encouraging the development of responsible public policy.

Senator Kenny: If the on-board diagnostic systems on the vehicles being produced today are impaired, are we likely to see increases in vehicle emission pollutants?

Mr. Fischer: The evidence that Mr. Pantelidis put forth through the ORTECH test that was conducted would indicate that that is not the case and that the emission equipment is not being impaired.

Senator Kenny: That is not my question. If it is impaired, would we see increased pollution?

Mr. Fischer: We would not know until it happened. We would have to measure it once we understood whether it did impair.

Senator Kenny: You are just ducking that question, then.

Mr. Fischer: I do not know the consequences. We have not seen the impairment of the OBD systems.

Mr. Perez: Your question goes to the heart of what has been claimed by the Minister of Environment last July to justify his reintroduction at third reading of the legislation. The argument we have heard is as follows.

If MMT or anything impairs the OBD-II systems, the auto manufacturers will have to disconnect those systems. Otherwise, it will give false warnings. If the driver receives false warnings or if it is disconnected, he will not know if his car is or is not actually polluting, if and when it happens. There is a possibility that, down the road, some of those cars will exceed the emission standards without knowing it. Therefore, there will be some increased level of pollution.

Even if you accept, which we do not, that the evidence is that those sensors will be fouled, and if you look statistically at what has happened to sensors in the U.S. in the past three or four years, the amount of increased pollution would be minuscule compared to not inspecting cars and certainly compared to an 8 per cent increase in NO_x, which is a gigantic step in smog production, particularly in large cities such as Toronto.

I do not know what it would do, but obviously OBD-II systems have been affected by many things in the U.S. in the past three years without MMT. GM, among others, has asked seven states for relief from regulation because of problems with their OBD-II systems and has disconnected them while waiting to correct those issues. Clearly, they are not MMT related. They have stated altitude in Colorado, humidity in some states and bad driving habits as the causes of these problems. In Canada, they are stating that MMT is the problem.

Nous estimons que le projet de loi C-29 n'existerait pas s'il était obligatoire de respecter le critère de la légitimité scientifique qui est inhérent à d'autres mesures législatives fédérales. Nous en appelons au comité pour qu'il use de discernement et qu'il encourage l'élaboration de politiques publiques responsables.

Le sénateur Kenny: Si les systèmes de diagnostic intégrés des véhicules qui sont produits aujourd'hui ne fonctionnent pas, n'est-il pas possible qu'il y ait une augmentation des émissions polluantes des véhicules?

M. Fischer: D'après les preuves présentées par M. Pantelidis, grâce aux essais ORTECH, il semble que ce ne soit pas le cas et que les dispositifs de réduction des émissions fonctionnent.

Le sénateur Kenny: Ce n'est pas la question que j'ai posée. Si l'équipement ne fonctionne pas, y aura-t-il une augmentation de la pollution?

M. Fischer: Nous ne le saurons que lorsque cela se produira. Nous ne pourrions le mesurer que lorsque nous saurons si l'équipement fonctionne.

Le sénateur Kenny: Si je comprends bien, vous ne voulez pas répondre à la question.

M. Fischer: Je ne connais pas les conséquences. Nous n'avons pas constaté que le fonctionnement des systèmes de diagnostic intégrés était entravé.

M. Perez: Votre question touche directement aux arguments invoqués par le ministre de l'Environnement, en juillet dernier, pour justifier que cette mesure législative soit présentée de nouveau en troisième lecture. Voici quel argument a été invoqué.

Si les systèmes OBD-II sont entravés par le MMT ou pour d'autres raisons, les fabricants d'automobiles débrancheront ces systèmes. Autrement, le système provoquera de fausses alertes. Si le conducteur reçoit de faux avertissements ou si le système est débranché, il ne saura pas si son véhicule pollue l'air et quand le fait. Il serait donc possible en fin de compte que les émissions de certains de ces véhicules soient supérieures aux normes, à l'insu de leur conducteur. Par conséquent, il y aura une augmentation de la pollution.

Si, contrairement à nous, vous faites foi aux données qui permettent de prétendre que les détecteurs s'encrasseront, et si vous consultez les statistiques sur la situation de ces détecteurs aux États-Unis depuis trois ou quatre ans, l'augmentation de la pollution serait minuscule comparée à ce qu'elle serait si les voitures n'étaient pas inspectées ou s'il y avait une augmentation de 8 p. 100 des émissions de NO_x, qui créeraient beaucoup plus de smog, surtout dans les grandes villes comme Toronto.

Je ne sais pas quel serait l'effet, mais malgré l'absence de MMT, les systèmes OBD-II ont subi bien des déboires aux États-Unis au cours des trois dernières années. Entre autres, la société GM a demandé à sept États d'être exemptée de l'application du règlement en raison de problèmes relatifs aux systèmes OBD-II, et elle les a débranchés en attendant de pouvoir corriger la situation. Ces cas-là ne sont pas liés au MMT, de toute évidence. On a dit que le problème venait de l'altitude au Colorado, de l'humidité dans certains États et de mauvaises

Again, we are not disputing that there would be a remote possibility that it has an effect. All we are asking is that we work on the evidence. We will abide by the results. We have been saying that for three years, but we have gotten nowhere.

I hope I am addressing your question.

Senator Kenny: You are.

Related to that, in the event that OBD systems broke down, would consumers be penalized by increased service calls and the associated costs and inconvenience related to that?

Mr. Perez: If they break down because of a manufacturer's defect, there will be inconvenience, but it will be the liability of manufacturers. That is a large issue in the minds of all manufacturers when they are introducing new technologies. That may be something this committee should keep in mind. If it is caused by our fuels, we will be liable. We will get out of that problem long before we are liable for anything. If it is an issue, it will not be an issue for long because we can stop using MMT in 24 hours.

Senator Kenny: Mr. Pantelidis mentioned the point that your association is very much in line with the government's position on reducing motor vehicle pollution. Specifically, you made reference to Health Canada tests. You are aware that those tests did not relate to pollution from malfunctioning emission control systems.

Mr. Pantelidis: Yes, we are aware that they were not.

Senator Kenny: Is that not the issue that we are into here? It is not a question of whether MMT itself is a pollutant — the question is whether the product gums up the OBDs.

Mr. Pantelidis: Basically, there are two issues. One issue initially was the potential health impact of MMT relative to the manganese related to MMT. That is what we referred to when we said that Health Canada's position had been that their study showed that MMT did not cause health issues related to manganese.

In terms of health issues related to overall broader emissions with the on-board diagnostic systems working faultily, there has not been a conclusive test program. That is what we have been vying to get going since 1983.

Senator Kenny: I understand that. When you referred to the Health Canada study, though, it really did not relate to whether or not we would see increased pollution as a result of the OBDs being gummed up, did it?

Mr. Pantelidis: No.

habitudes de conduite. Au Canada, on a dit que c'est le MMT qui cause le problème.

Encore là, nous ne nions pas qu'il puisse exister une possibilité lointaine d'un effet potentiel. Tout ce que nous demandons, c'est de travailler à partir des faits. Nous nous en tiendrons aux résultats. Nous le disons depuis des années, mais cela ne nous mène nulle part.

J'espère répondre à votre question.

Le sénateur Kenny: Tout à fait.

À ce propos, si le système de diagnostic intégré fait défaut, les consommateurs seraient-ils pénalisés en raison de cette augmentation du nombre de réparations ainsi que des coûts et des inconvénients que cela suppose.

M. Perez: Si le problème est dû à un défaut de fabrication, c'est regrettable, mais c'est la responsabilité des constructeurs. C'est une des grandes préoccupations de tous les constructeurs quand ils lancent une nouvelle technologie. Le comité aurait intérêt à garder cela présent à l'esprit. Si le problème est attribuable à nos carburants, nous en prendrons la responsabilité. Nous réglerons ce problème bien avant qu'on nous en impute la responsabilité. Si cela pose un problème, il ne perdurera pas longtemps puisque nous pouvons cesser d'utiliser le MMT en 24 heures.

Le sénateur Kenny: M. Pantelidis a mentionné que votre association partage tout à fait la position du gouvernement en ce qui a trait à la réduction des émissions polluantes des véhicules automobiles. Plus particulièrement, vous avez fait référence aux essais de Santé Canada. Vous êtes au fait que ces essais ne portaient pas sur la pollution résultant de la défaillance des systèmes antipollution.

M. Pantelidis: Oui, nous sommes au courant.

Le sénateur Kenny: N'est-ce pas là la question qui se pose ici? Il ne s'agit pas de savoir si le MMT en tant que tel est un polluant — la question est de savoir si ce produit encrasse les systèmes de diagnostic intégrés.

M. Pantelidis: En fait, il y a deux questions. L'une avait trait initialement à l'effet potentiel que peut avoir sur la santé le MMT à cause du manganèse. C'est ce dont nous parlions quand nous disions que Santé Canada estimait que son étude montrait que le MMT ne posait pas de problèmes pour la santé en ce qui concerne le manganèse.

Pour ce qui est des questions de santé liées à l'ensemble des émissions attribuables à un défaut de fonctionnement des systèmes de diagnostic intégrés, on n'a pas mené de programmes d'essai concluants. C'est ce que nous nous efforçons de mettre en place depuis 1983.

Le sénateur Kenny: Je vois. Quand vous avez mentionné l'étude de Santé Canada, donc, cela n'avait pas trait à la question de savoir si oui ou non il y aurait une augmentation de la pollution en raison de l'encrassement des systèmes de diagnostic intégrés, n'est-ce pas?

M. Pantelidis: Non.

Senator Kenny: I have a question for Mr. Routs. You made reference to the cost figures. You specifically referred to the Kilborn study. You suggested it was done for Environment Canada. It is my understanding that it was done for the Canadian Council of Ministers of the Environment. The figures that I have are significantly different than the \$2 billion that Mr. Pantelidis mentioned or the figures that you had.

The costs that came from the Kilborn study were \$115 million in capital expenditures and \$50 million in ongoing expenditures. It netted out to \$5 per year per consumer.

Is that consistent with what you have, Mr. Routs, or is that something different?

Mr. Routs: The capital figures and the operating cost figures for removal of MMT are about the same as the ones that I referenced.

The figure of \$2 billion to obtain the same NO_x or nitrous oxide reduction deals with the equivalent sulphur reduction that we must do to obtain the same 8 per cent reduction in nitrous oxide. That means major investments in our refineries in order to address the sulphur issue.

Mr. Pantelidis: Ultimately, it points out the real value of MMT.

Senator Kenny: We have a list of companies, such as Amoco, Anchor, ARCO, BP, Chevron, Conoco, Exxon, Hess, Marathon, Mobile, Penzoil, Phillips, Sun and Texaco, which are not using MMT. Why is it a problem for you and it is not a problem for them?

Mr. Pantelidis: Obviously, you are mentioning a lot of U.S. companies in this particular instance.

Because of the ban on MMT in unleaded fuels in the U.S., they were forced to cope with the issue and invest accordingly to avoid having to use the MMT, which they were not allowed to do. In retrospect, had they not been required to remove MMT, they could potentially have saved quite a bit of money in capital expenditures in the U.S. industry.

It is interesting to note that in the last 10 years, the U.S. refinery industry has spent close to four times what we have spent in Canadian refineries to cope with environmental legislation. It has moved their industry from a leading world-wide position competitively to, in many categories, the second-most efficient industry in the world. Many of those refiners today would tell you that they have not received a return for their investment and that in many cases the investments were not the best alternative they could have chosen.

We view this debate on MMT and the potential avoidance of having to remove MMT as a potential advantage for the Canadian industry, especially if there is no good environmental rationale for removing it. That is part of our premise. If we could spend our money on really helping the environment while at the same time providing a competitive position for our refineries in Canada so

Le sénateur Kenny: J'aimerais poser une question à M. Routs. Vous avez parlé des coûts. Vous avez plus précisément mentionné l'étude Kilborn. Vous avez donné à entendre qu'elle avait été faite pour le compte d'Environnement Canada. Je crois savoir pour ma part qu'elle a été faite pour le Conseil canadien des ministres de l'Environnement. Les chiffres que j'ai sont passablement différents des 2 milliards de dollars qu'a mentionnés M. Pantelidis ou des chiffres que vous avez en main.

Selon l'étude Kilborn, les immobilisations étaient de 115 millions de dollars et les dépenses de fonctionnement de 50 millions de dollars. Ce qui revenait à 5 \$ par année par consommateur.

Est-ce conforme à ce que vous avez, monsieur Routs, ou est-ce différent?

M. Routs: Les immobilisations et les dépenses de fonctionnement pour la suppression du MMT sont à peu près les mêmes que celles que j'ai citées.

Le montant de 2 milliards de dollars pour obtenir la même réduction de NO_x ou d'oxydes d'azote correspond à la réduction équivalente de soufre que nous devons obtenir pour enregistrer cette même réduction de 8 p. 100 des oxydes d'azote. Pour régler la question du soufre, il faut donc procéder à d'importants investissements dans nos raffineries.

M. Pantelidis: En fin de compte, cela montre la valeur réelle du MMT.

Le sénateur Kenny: Nous avons une liste de sociétés, comme Amoco, Anchor, ARCO, BP, Chevron, Exxon, Hess, Marathon, Mobile, Penzoil, Phillips, Sun et Texaco, qui n'utilisent pas de MMT. Pourquoi est-ce un problème pour vous et non pas pour elles?

M. Pantelidis: Naturellement, vous mentionnez ici un bon nombre de sociétés américaines.

En raison de l'interdiction du MMT dans les carburants sans plomb aux États-Unis, ces sociétés ont été forcées de faire face au problème et d'investir en conséquence pour ne pas utiliser de MMT, ce qui leur était interdit. En rétrospective, si elles n'avaient pas été tenues de supprimer le MMT, elles auraient pu épargner pas mal d'argent au titre des immobilisations.

Fait intéressant à noter, au cours des dix dernières années, les raffineurs américains ont dépensé près de quatre fois ce que les raffineurs canadiens ont dépensé pour se conformer à la législation environnementale. Les raffineurs américains ont ainsi vu leur secteur, qui était au premier rang parmi les compétiteurs mondiaux, passer au second rang dans de nombreuses catégories pour ce qui est de l'efficacité à l'échelle mondiale. Aujourd'hui, bon nombre de ces raffineurs vous diraient que leur investissement ne leur a rien rapporté et que dans bien des cas, il n'était pas la meilleure solution qu'ils auraient pu retenir.

Le présent débat sur le MMT et la possibilité d'éviter d'avoir à le supprimer nous apparaissent comme un avantage potentiel pour l'industrie canadienne, surtout s'il n'y a aucune bonne raison environnementale pour le supprimer. C'est une de nos prémisses. Si nos dépenses pouvaient vraiment contribuer à protéger l'environnement tout en améliorant la position concurrentielle de

that the industry remains healthy, we would have the best of both worlds.

Mr. Perez: The fact that they are using their investments to create octane also means that in the U.S. they are running more crude oil to get the same equivalent of gasoline, which means they are producing more CO₂ and more gases at the refinery level. Our refineries are more environmentally efficient when it comes to that because we use less energy to produce the same amount of gasoline.

Senator Hervieux-Payette: Is this a financial problem or a technical problem? It seems to me that we are talking two languages. First, is this product incompatible with the type of equipment being fabricated by the automobile industry and therefore they are asking you to change your product, or are you saying, "Adapt the product and things will go well"?

It is hard to solve a problem when we do not know exactly what the problem is.

Mr. Perez: It is a financial issue. It is not huge, like sulphur or others would be, but it is significant for some refiners, particularly the small ones. It is not an overwhelming financial issue; it is money wasted.

It is a technical issue because we cannot get the answers. More importantly, it is legislation which creates a precedent.

Instead of letting the two industries negotiate, as they do in the U.S. and Europe, the Government of Canada has clearly taken sides. It has interrupted a negotiating process which was not going well, I agree, and removed any motivation for the auto industry to continue negotiating with us. Now all they need do is wait for the U.S. results or create something better for themselves in Canada and use that as a precedent. What truly terrifies us — and I use that word consciously — is that the precedent will then be used on other components of gasoline.

The real issue for us is whether we will be footing the next \$5 billion of environmental bills without a chance for study, without a chance for rationale, and without any chance for negotiating because a precedent has been set. Newspapers have quoted political staff of the current minister as saying that most of the next gains in air pollution will come from fuel purity. That was in the *Montreal Gazette* a few months ago.

We want to negotiate. If we can survive as a competitive industry, the country will be better off. If we cannot survive, we cannot survive. However, it is a certainty that if there are no negotiations, and if we end up footing the next \$5 billion bill, half of the industry will disappear. Everything east of Alberta will disappear.

nos raffineurs au Canada de manière que le secteur demeure prospère, nous gagnerions sur les deux tableaux.

M. Perez: Le fait qu'aux États-Unis, les investissements servent à la production d'octane signifie aussi qu'on y consomme davantage de pétrole brut pour obtenir une valeur équivalente d'essence, et que les raffineries produisent davantage de CO₂ et d'émissions. À cet égard, nos raffineries sont plus efficaces sur le plan environnemental étant donné que nous consommons moins d'énergie pour produire le même volume d'essence.

Le sénateur Hervieux-Payette: Est-ce un problème financier ou technique? Il me semble que nous parlons ici de choses différentes. D'abord, est-ce que ce produit est incompatible avec le type d'équipement fabriqué par les constructeurs automobiles et est-ce qu'ils vous demandent par conséquent de modifier votre produit, ou est-ce que vous leur dites: «Adaptez le produit et tout ira bien»?

Il est difficile de résoudre un problème quand on n'en connaît pas exactement la nature.

M. Perez: C'est une question financière. Elle n'est pas considérable, comme pourrait l'être la question du soufre ou d'autres encore, mais elle est importante pour certains raffineurs, surtout les petits. Ce n'est pas une question financière considérable; c'est qu'on gaspille de l'argent.

C'est une question technique, parce que nous ne pouvons pas obtenir les réponses qu'il nous faut. Plus important encore, nous avons ici un projet de loi qui crée un précédent.

Au lieu de laisser les deux secteurs négocier, comme on le fait aux États-Unis et en Europe, le gouvernement du Canada a manifestement pris parti. Il interrompt un processus de négociation qui, je le reconnais, ne se déroulait pas bien, et il enlève au secteur automobile toutes motivations à continuer de négocier avec nous. Maintenant, tout ce qui leur reste à faire, c'est d'attendre les résultats des États-Unis ou de créer quelque chose qui leur conviendra mieux ici au Canada et y recourir à titre de précédent. Ce qui nous terrifie vraiment — et je n'emploie pas ce mot à la légère —, c'est que ce précédent sera ensuite invoqué pour d'autres éléments constitutifs de l'essence.

La grande question pour nous est de savoir si nous aurons à payer la prochaine tranche de 5 milliards de dollars de dépenses environnementales sans avoir l'occasion de procéder à une étude, sans avoir l'occasion d'en examiner le bien-fondé, et sans avoir l'occasion de négocier puisqu'un précédent aura déjà été créé. Des journaux ont rapporté que des collaborateurs politiques du ministre disent que c'est grâce à la pureté des carburants qu'on remportera les prochaines victoires dans la lutte contre la pollution atmosphérique. C'était dans la *Gazette* de Montréal il y a deux ou trois mois.

Nous voulons négocier. Si nous pouvons survivre en tant que secteur concurrentiel, le pays ne s'en portera que mieux. Si c'est impossible, nous ne pourrions pas survivre. Toutefois, il est bien certain que s'il n'y a pas de négociations, si nous finissons par devoir payer la prochaine facture de 5 milliards de dollars, la moitié de notre secteur disparaîtra. Tout ce qui est à l'est de l'Alberta disparaîtra.

That is what is at stake. That is why we are so adamant in telling the federal government not to pass legislation which sets such a bad precedent. That is the real issue for us.

Senator Hervieux-Payette: The users will pay the bill. Where do we stand among the Group of Seven or the OECD countries with respect to the cost of oil and making an abstraction of taxes? There is your price and then there is what everyone is adding. We know what the Europeans are adding.

Since our country has been targeting world trade as a major trend for all our industries, transportation has become very important. Where do we fit internationally in terms of the energy cost for the transportation of our goods?

Mr. Pantelidis: Let us look at the refinery industry because many of the costs we are talking about today are related to that industry. That industry made great strides in the last five years to become world competitive.

Salomon Brothers ranks refineries across the world in 10 categories. In a number of categories, we have moved up to first position relative to our competition, including the U.S. refineries. One reason for that is the needless expenditures which refineries in the United States have had to make which have put them in a less competitive position.

If you were to make the hypothesis that we were forced to spend needlessly and without good rationale in a number of areas to improve our fuels, the net outcome of that would be either a closure of our refineries or our refineries becoming less competitive worldwide. The net outcome could be that we would have to rely more and more on imported finished products, especially in Eastern Canada. That would obviously affect the balance of trade.

Even more punitive would be the result that the net cost of our product to our consumers would increase substantially. That could lead to any number of things — a decrease in demand, an increase in the costs the consumer pays and, at the end of the day, our industry being in a less competitive position than it is today.

To what extent that would happen depends to a large extent on how much money we must expend over the next 10 years for environmental and competitive reasons.

In very simple terms, it is a foregone conclusion that shutting down refineries will be a net negative outcome for Canada.

Senator Hervieux-Payette: You spoke about history, and I need some clarification there. Fuel has always been a factor with car manufacturers. Are they breaking the process in terms of testing your product with regard to their mechanics? It is a partnership. They cannot develop a car without fuel. If cars are not using your fuel, then, possibly, they could use water. That is something everyone has been dreaming about for a long time, especially those of us in Canada.

Voilà l'enjeu. C'est pourquoi nous tenons tant à dire au gouvernement fédéral de ne pas adopter un texte de loi qui créerait un si mauvais précédent. Pour nous, toute la question est là.

Le sénateur Hervieux-Payette: Les utilisateurs paieront la note. Où nous situons-nous par rapport au Groupe des sept ou aux pays de l'OCDE en ce qui concerne le coût du pétrole, exception faite des taxes? Il y a le prix que vous demandez, puis tout ce que chacun vient ajouter ensuite. Nous savons ce qui est ajouté en Europe.

Depuis que notre pays considère le commerce mondial comme la grande tendance à suivre pour tous les secteurs de notre économie, le transport prend une grande importance. Où nous situons-nous sur le plan international en ce qui concerne le coût de l'énergie pour le transport de nos marchandises?

M. Pantelidis: Considérons le cas des raffineries, étant donné qu'un bon nombre des coûts dont nous discutons aujourd'hui concernent ce secteur. Celui-ci a réalisé de grands projets au cours des cinq dernières années pour devenir compétitif à l'échelle internationale.

Salomon Brothers classe les raffineries du monde entier en dix catégories. Dans diverses catégories, nous sommes passés au premier rang pour ce qui est de notre compétitivité, les raffineries américaines comprises. Ce progrès s'explique entre autres choses par les dépenses inutiles que les raffineries des États-Unis ont dû engager et qui ont nui à leur position concurrentielle.

Si l'on supposait que nous devions dépenser inutilement et sans bonne raison dans différents domaines afin d'améliorer nos carburants, il en résulterait au bout du compte soit une fermeture des raffineries ou une perte de compétitivité de celles-ci à l'échelle internationale. En fin de compte, il se pourrait que nous ayons à compter de plus en plus sur des produits finis importés, surtout dans l'Est du Canada. La balance commerciale s'en trouverait naturellement changée.

Fait plus grave encore, le coût net de notre produit pour nos consommateurs augmenterait de façon importante. Il pourrait en résulter différentes choses — une baisse de la demande, une augmentation des coûts pour les consommateurs et, en fin de compte, un recul de notre compétitivité.

La concrétisation d'une telle issue dépend en grande partie des sommes que nous devons dépenser au cours des prochaines années pour des raisons environnementales et de compétitivité.

En termes bien simples, c'est citer l'évidence que de dire que la fermeture de raffineries aura un effet négatif pour le Canada.

Le sénateur Hervieux-Payette: Vous avez parlé d'histoire, et j'aurais besoin de précisions. Les carburants ont toujours été un facteur dont les constructeurs automobiles ont tenu compte. Changent-ils leur façon de faire pour ce qui est de la mise à l'essai de vos produits et de leurs exigences mécaniques? C'est un partenariat. On ne peut pas concevoir un véhicule sans carburant. Si les automobiles ne consomment pas d'autre carburant, alors, peut-être vont-elles fonctionner à l'eau. C'est une chose dont tout le monde rêve depuis pas mal de temps, surtout nous au Canada.

It is important that you supply us with an economic analysis of this situation in order for us to make a decision. We need to know how it will affect Canada's competitiveness with regard to the quality of fuel, since that is something we do not want to sacrifice.

What is the situation now in terms of the breakup of the marriage between the car industry and yourselves?

Mr. Fischer: Clearly, as we pointed out, the issue around this current piece of legislation is far beyond just MMT. It is the precedent it sets. That precedent says that whenever there is an area of disagreement or a negotiating difficulty between the oil industry and the automotive manufacturers, we will resort to this type of legislation to resolve it. That is because, clearly, it chooses a winner and a loser. It is our concern that this process will be invoked on other even more expensive gasoline issues.

In the United States and in Europe, there is a close working relationship between the automotive manufacturers and the oil industry, although it does not always run smoothly. In those jurisdictions, the government has not elected to choose sides. They have elected to allow the industries to work out their issues and resolve them. That is the fundamental difference between what has happened in this case and what goes on in other countries.

Mr. Pantelidis: Over the last few years, we have attempted very proactively to try to get meaningful negotiations between ourselves and the MVMA. As I mention in my brief, that has been done with outside objective measurements and bodies assessing the issue.

Mr. Fischer and I visited Minister Copps about a year-and-a-half ago. We basically encouraged her to try to bring the MVMA to the table. We were still positioned at that time to say, "We will undergo an independent study on this issue and add according to the results." We encouraged Minister Copps to do that. We left her office with the impression that that is what she would do.

The net outcome of that meeting was that she informed us, through public means — and I am paraphrasing her comments — that the two of us should meet to resolve this issue, and if we could not, the government would pass Bill C-94.

The net result of that was that the MVMA said "We do not need to negotiate if we cannot come to an agreement because we will not talk to you anyway. The bill will be passed." That was the extent of the cooperation we got from the environment ministry at the time.

Senator Hervieux-Payette: When lead was removed from gasoline over the last 25 years, I suppose that you had to conduct some tests and then adjust your formulae. You were not doing that on your own without contributions from the car industry. Was there a break in your partnership? What role do you see the government playing in ensuring that you are serious about cleaning up the air while at the same time ensuring that we move

Il est important que vous nous présentiez une analyse économique de la situation afin que nous puissions en arriver à une décision. Nous devons savoir quel sera l'effet sur la compétitivité du Canada en matière de qualité de carburant, ce à quoi nous ne voulons pas renoncer.

Qu'en est-il de la rupture entre le secteur automobile et le vôtre?

M. Fischer: Il est bien certain, comme nous l'avons dit, que la question que soulève ce texte de loi dépasse largement celle du MMT. C'est un précédent qu'on crée. Il signifie que chaque fois qu'il y aura mésentente ou difficulté de négociation entre le secteur pétrolier et les constructeurs automobiles, nous recourrons à ce type de législation pour résoudre le problème. Puisque, évidemment, on désigne ainsi un gagnant et un perdant. Nous craignons que le processus soit invoqué dans le cas d'autres questions concernant l'essence qui auront des conséquences encore plus coûteuses.

Aux États-Unis et en Europe, il y a d'étroites relations entre les constructeurs automobiles et le secteur pétrolier, même si tout ne se déroule pas toujours parfaitement. Là-bas, le gouvernement n'est pas élu pour prendre parti. Il est élu pour permettre aux secteurs d'aplanir leurs difficultés et de les résoudre. C'est la grande différence entre ce qui arrive ici et ce qui se passe dans d'autres pays.

M. Pantelidis: Au cours des quelques dernières années, nous avons tenté ardemment d'engager des négociations valables avec l'AFVA. Comme je le mentionne dans mon mémoire, cela a été fait avec la collaboration d'organismes indépendants faisant appel à des mesures objectives.

M. Fischer et moi-même avons rendu visite à madame la ministre Copps il y a environ 18 mois. Essentiellement, nous l'avons encouragée à essayer d'amener l'AFVA à la table. À l'époque, notre position était la suivante: «Nous sommes disposés à nous soumettre à une étude indépendante sur cette question et à nous conformer à ses résultats». Nous avons encouragé la ministre Copps à agir en ce sens et en quittant son bureau, nous avions l'impression que c'est ce qu'elle ferait.

Le résultat de cette rencontre a été qu'elle nous a informés, par des canaux publics — et je paraphrase ses propos — que les deux parties devraient se rencontrer pour régler la question, et que si nous n'y arrivions pas, le gouvernement adopterait le projet de loi C-94.

À la suite de cette intervention, l'AFVA a déclaré: «Nous ne sommes pas tenus de négocier si nous n'arrivons pas à un accord car, de toute façon, nous n'avons pas l'intention de discuter avec vous. Le projet de loi sera adopté». Voilà toute la coopération que nous a apportée la ministre de l'Environnement à l'époque.

Le sénateur Hervieux-Payette: Lorsqu'on a retiré le plomb de l'essence au cours des 25 dernières années, je suppose que vous avez dû effectuer certains tests et adapter ensuite votre formule. Vous n'avez pas décidé de faire cela de votre propre chef sans la contribution de l'industrie automobile. Y a-t-il eu une rupture de votre partenariat? Quel rôle le gouvernement devrait-il jouer pour s'assurer que vous entendez sérieusement assainir l'atmosphère

at a speed which will keep us competitive in the world? Was there a break in this relationship two or three years ago because of the U.S. situation?

Mr. Routs: Our company has been involved in discussions with the auto industry, both in the U.S. and in Europe. An issue like this has never come up. Usually we have been able to come to some agreement.

It has been repeated a number of times that we have undertaken every effort in the book, even going to the Prime Minister when we said, "We want this cooperation and we want to resolve this situation." There is a willingness on our part to come to the table. The other party seems to want to wait until the government intervenes.

With regard to economics, I do not know if most people around this table are aware that this industry makes large volumes of fuel. Any issue can be made ridiculous in terms of cents per litre and cost. The minister has said, "This issue will cost the industry .2 cents per litre, so what are they worrying about?" Our profits are less than 1 cent per litre. Some members of the industry make more, some make less. If you put it in that context, you can see that .2 cents on 1 cent is quite a bit.

Mr. Fischer: The closest we have come to being able to elicit input and collaboration from the MVMA was in late 1994 when we established an independent panel of three people. We asked both the auto manufacturers and Ethyl Corp. to bring forward their data. At that time, we said that we would abide by what comes out of that panel.

The conclusions of that panel were somewhat disappointing. They concluded, first, that views held by Ethyl and the auto manufacturers were diametrically opposed. Second, they concluded that the data and conclusions were irreconcilable due to different vehicles, test conditions and scientific rigour. Third, they concluded that Ethyl had used more controlled testing protocols whereas the auto manufacturers relied heavily on warranty rate differences between Canada and the U.S., inferring that those differences were due to MMT. They concluded, and continue to support the position that we have taken, that the only way to resolve this issue would be to put together a joint test to do so. We have been unsuccessful in doing that, largely because this bill supports the removal of MMT, which has not fostered that type of joint study.

Mr. Pantelidis: The other point we should underline here is that, from our viewpoint, this is really an issue of process. We have examples which show that when the process was right, the outcome was correct. I go back in time to 1992-93 when we first started talking about low sulphur diesel. That process involved ourselves, the MVMA and various departments of government. The process followed a scientific approach. It came to a conclusion which required the refineries in Canada to spend a considerable amount of money to reduce sulphur in diesel, but it was based on scientific data. On a voluntarily basis, not through legislation, we and the refineries undertook to reduce sulphur on

tout en faisant en sorte de progresser à un rythme qui nous permettra de maintenir notre compétitivité dans le monde? Y a-t-il eu une rupture dans vos relations il y a deux ou trois ans en raison de la situation aux États-Unis?

M. Routs: Notre société a déjà participé à des discussions avec les représentants de l'industrie automobile, tant aux États-Unis qu'en Europe. Un problème comme celui-ci ne s'est jamais posé. D'habitude, nous sommes en mesure de nous entendre.

Nous avons répété à maintes reprises que nous avons fait tous les efforts possibles. Nous sommes même allés voir le premier ministre pour lui dire: «Nous voulons cette collaboration et nous voulons résoudre le problème». Nous sommes tout à fait disposés à nous asseoir à la table. Or, l'autre partie semble vouloir attendre que le gouvernement intervienne.

Sur le plan économique, j'ignore si la plupart des gens autour de cette table savent que notre industrie produit du carburant en grande quantité. On peut ridiculiser n'importe quel problème en le réduisant à une question de coût et de cents le litre. La ministre a déclaré: «Ce problème coûtera à l'industrie 2 cents le litre, qu'avez-vous à vous inquiéter?» Nos profits sont moins de 1 cent le litre. Certains intervenants de l'industrie font plus, d'autres moins. Si on met les choses en contexte, on se rend compte que 2 cents par rapport à 1 cent, c'est énorme.

M. Fischer: C'est à la fin de 1994, lorsque nous avons créé un comité indépendant de trois personnes, que nous sommes venus le plus près d'obtenir la collaboration et la contribution de l'AFVA. Nous avons demandé aux constructeurs automobiles et à la société Ethyl de fournir leurs données. À ce moment-là, nous avons dit que nous nous soumettrions aux conclusions du comité.

Or, ces conclusions ont été quelque peu décevantes. Le comité a conclu, premièrement, que les opinions de la société Ethyl et des constructeurs automobiles étaient diamétralement opposées. Deuxièmement, que les données et les conclusions afférentes étaient irréconciliables parce qu'on avait utilisé des véhicules, des conditions d'essai et des méthodes scientifiques différentes. Troisièmement, la société Ethyl avait utilisé un protocole d'essai plus rigoureux alors que les constructeurs automobiles s'étaient surtout fondés sur la différence du taux de garantie entre le Canada et les États-Unis, déduisant que ces différences étaient attribuables au MMT. Le comité appuie et continue d'appuyer notre position, soit que la seule façon de résoudre le problème serait de procéder à un test conjoint. Nous n'avons pas réussi à faire cela, en grande partie parce que le projet de loi encourage la suppression du MMT, ce qui n'est pas propice à ce genre d'étude conjointe.

M. Pantelidis: Il y a autre chose que je voudrais souligner, et c'est qu'à notre avis, nous sommes en présence d'un problème de processus. Les exemples montrent qu'un bon processus donne de bons résultats. Permettez-moi de revenir en 1992-1993, lorsque nous avons commencé à parler du carburant pour diesels à basse teneur en soufre. Ce processus regroupait notre association, l'AFVA et divers ministères gouvernementaux. À la suite d'une démarche scientifique, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il fallait que les raffineries canadiennes dépensent des sommes considérables pour diminuer la quantité de soufre dans le carburant pour diesels, et ce en se fondant sur des données

the basis of that scientific data. That was in conjunction with the MVMA. Because of the process, we both came to the same conclusion, one by which we abided.

Putting the MMT issue aside, which is somewhere in the middle, it is the same process we are now using to determine the use of sulphur in gasoline. In this particular case, a number of departments in the government, the MVMA and ourselves have agreed to a study to come to a conclusion by which we will abide.

Here are two processes on either side of MMT where we have the full cooperation of government and the MVMA. I believe in both those circumstances that the outcome will be something by which we can all abide.

The MMT issue is stuck in the middle. I am not sure if that is because the issue was politicized early in the process, or whether there is a reason the MVMA is not putting forward as to why they do not want to follow the traditional process which has proved successful in the past and which we hope will prove successful in the future.

Mr. Perez: If Environment Canada had provided leadership in 1993, 1994 and 1995, the issue would have been solved before 1994. I think the bureaucrats wanted to do that. They have done it with us. We work very well with them on 99 per cent of the issues.

You are being kind. In 1995, when Bill C-94 was introduced, it immediately became a highly charged and politicized issue. If you refer to the *Debates of the House of Commons*, the tone employed was describing us as people leaking information and being untrustworthy.

Suddenly, in one month, it became a "do or die" issue politically. Instead of having to prove something technically, we found ourselves having to fight a political battle, which my industry is not used to doing. That is when we started talking to provinces and getting allies. It has been politicized above whatever the department itself wanted, and the issue became controllable at that point.

The Chairman: I must comment that, coming from the west, I have seen your industry fight the odd political battle. I am not sure you are quite as naive about that problem. You might want to comment on that before we move on.

In a press release issued in September of 1996, you were quoted as saying:

We have already initiated a technical review of MMT and will provide the results of that analysis to the federal government upon completion next month;

You have done that.

... a full comprehensive study could be completed in a few months, with the proper support of the government...

scientifiques. C'est de leur propre chef, et non sous le coup d'une loi, que les raffineries et nous-mêmes nous sommes attachés à diminuer le soufre en nous fondant sur ces données scientifiques. Ces efforts ont été menés en collaboration avec l'AFVA. Grâce au processus, nous sommes tous deux arrivés à la même conclusion, et nous l'avons respectée.

Si l'on met de côté le problème du MMT, qui est quelque part au milieu, c'est le même processus dont nous nous servons à l'heure actuelle pour déterminer l'usage du soufre dans l'essence. Dans ce cas particulier, un certain nombre de ministères gouvernementaux, l'AFVA et nous-mêmes nous étions entendus pour faire une étude dont nous respecterions les conclusions.

Voici donc, de part et d'autre du MMT, deux processus où nous avons obtenu la pleine et entière collaboration du gouvernement et de l'AFVA. J'estime que dans ces deux cas, les conclusions seront de telle nature que nous pourrions tous les respecter.

La question du MMT s'inscrit au beau milieu. J'ignore si c'est parce que cette question a été politisée au début du processus ou s'il y a une raison pour laquelle l'AFVA ne daigne pas nous expliquer pourquoi elle ne souhaite pas suivre le processus traditionnel qui a donné de bons résultats dans le passé et qui, nous l'espérons, continuera d'en donner à l'avenir.

M. Perez: Si Environnement Canada avait fait preuve de leadership en 1993, 1994 et 1995, le problème aurait été résolu avant 1994. Je pense que les fonctionnaires souhaitaient agir. Ils avaient déjà travaillé avec nous. D'ailleurs, nous collaborons très bien avec eux dans 99 p. 100 des dossiers.

Vous êtes trop aimables. En 1995, lorsque le projet de loi C-94 a été présenté, la question est devenue immédiatement politisée et chargée d'émotion. Si vous lisez le compte-rendu officiel des *Débats de la Chambre des communes*, vous verrez qu'on nous y décrit comme des gens responsables du coulage d'information, des gens indignes de confiance.

Soudainement, en un mois, c'est devenu une question de vie ou de mort politique. Au lieu de devoir fournir une preuve technique, notre industrie a dû livrer une bataille politique, ce qu'elle n'est pas habituée à faire. C'est à ce moment-là que nous avons commencé à discuter avec les autorités provinciales et à chercher des alliés. Cette question a été politisée bien au-delà de ce que le ministère lui-même souhaitait, et à partir de là, il est devenu impossible de contrôler le dossier.

Le président: Je me dois d'intervenir. Étant originaire de l'Ouest, j'ai vu votre industrie livrer des batailles politiques à l'occasion. Je ne suis pas sûr que vous soyez aussi naïf que vous le prétendez. Peut-être voudrez-vous faire un commentaire à ce sujet avant que nous continuions.

Dans un communiqué publié en septembre 1996, on vous attribue les propos suivants, et je cite:

Nous avons déjà amorcé un examen technique du MMT et nous fournirons au gouvernement fédéral les résultats de cette analyse dès qu'elle sera terminée, le mois prochain;

Vous avez fait cela.

[...] une étude exhaustive pourrait être menée à bien en quelques mois, avec l'appui voulu du gouvernement...

If I were the motor vehicle people looking at this with the pressures which are apparently on them, from a credibility point of view and considering the nature and complexity of the issue, I would wonder if you were serious when you indicated you could do this in a few months. One of your letters referred to three months. Do you feel it is reliable or credible that you could do that type of comprehensive study within that short period of time?

Mr. Perez: All we would have to do is take a sample of 300 cars and add a few hundred more. First, we would ask Environment Canada to lead the study. We want the government to be in charge of the process of that study, similar to what we are doing with sulphur. We would take those cars off the road and drive them under hard conditions, on the bench or on the runway, and get them to the mileage that would satisfy the auto manufacturers as being the mileage that would meet their warranties.

How long does it take to go from the 40,000 kilometres that the cars have today to 160,000? Probably a month or month and a half of constant running. While doing that, you periodically check the computer codes in the car. If, at the end of that, you have codes which indicate fuel failure or sensor failure, you know you have a problem. If the codes do not say that, you know you have no problem.

It is not a difficult test. We are not asking for something beyond a reasonable doubt. We want MMT to stay out of the legislative process, and we want to reach a compromise. We have told Minister Marchi and Minister Copps that we do not want the legislation. We do want some evidence that those claims are real. If they were there, and if government led the study, I believe it could be done in three months. If it is a question of resources, we will provide the resources — the cars.

Senator Taylor: I am glad you made that comment about politics in the oil industry. I thought perhaps I was in an entirely different hearing for a minute.

I have a short technical question on the difference between MMT as an octane enhancer, regular gasoline, and premium gasoline. Is there any MMT in regular, or is there just less in regular than there is in premium?

Mr. Pantelidis: Are you referring to Canada?

Senator Taylor: Yes.

Mr. Pantelidis: If I may speak for our refineries, we generally use MMT in all our grades of gasoline in equal dosages. The way it is used is that it enhances the total octane pool. You use it as an additive to your total octane before you actually start to split it between premium and regular.

Si j'étais un représentant de l'industrie automobile et que je lisais cela, compte tenu des pressions qui s'exercent sur le secteur et compte tenu de la nature et de la complexité de la question, je me serais demandé si vous étiez sérieux lorsque vous avez dit que vous pourriez faire cela en quelques mois. C'est une question de crédibilité. Dans une de vos lettres, vous avez parlé de trois mois. Pensez-vous qu'il soit sérieux ou crédible d'envisager de mener à bien une étude exhaustive comme celle-là dans un délai aussi court?

M. Perez: Il suffirait de prendre un échantillon de 300 voitures et d'en ajouter quelques centaines de plus. Tout d'abord, nous demanderions à Environnement Canada de prendre la tête de l'étude. Nous souhaitons que le gouvernement dirige le déroulement de l'étude, comme cela se fait actuellement pour le soufre. Nous retirerions ces automobiles de la circulation et nous les conduirions dans des conditions très dures, sur le banc d'essai ou sur piste, et ce jusqu'à ce que nous atteignons le kilométrage ou millage correspondant à la garantie offerte par les fabricants d'automobiles.

Combien de temps faut-il pour passer des 40 000 kilomètres qui sont aux compteurs des voitures maintenant à 160 000? Probablement un mois ou un mois et demi si elles roulent constamment. Pendant ce temps-là, il suffit de vérifier périodiquement les codes de l'ordinateur de bord. Si, au bout de l'essai les codes indiquent une panne attribuable au carburant ou au capteur, il est évident qu'il y a un problème. Si les codes n'affichent rien de tel, on sait qu'il n'y a pas de problème.

Ce n'est pas un test difficile. Nous ne demandons pas d'aller au-delà du doute raisonnable. Nous voulons que le MMT ne soit pas assujéti à la loi et nous voulons trouver un compromis. Nous avons dit au ministre Marchi et à la ministre Copps que nous ne voulions pas de loi. Nous voulons la preuve que ces affirmations sont fondées. Si elles le sont, et si le gouvernement dirige l'étude, je pense qu'on pourrait en finir en trois mois. Si c'est une question de ressources, nous sommes prêts à fournir les ressources, c'est-à-dire les voitures.

Le sénateur Taylor: Je suis heureux que vous ayez fait ce commentaire sur le volet politique dans l'industrie pétrolière. J'ai cru un instant que j'assistais à une tout autre audience.

J'ai une brève question technique sur la différence entre le MMT qui améliore l'indice d'octane, l'essence ordinaire et le super carburant. Y a-t-il du MMT dans l'essence ordinaire, ou y en a-t-il moins dans l'essence ordinaire que dans le super carburant?

M. Pantelidis: Parlez-vous de ce qui se fait au Canada?

Le sénateur Taylor: Oui.

M. Pantelidis: Si je peux me permettre de parler au nom de nos raffineries, de façon générale, nous utilisons du MMT dans toutes nos catégories d'essence à doses égales. De cette façon, le MMT améliore tout le bassin d'octane. On s'en sert comme d'un additif qu'on ajoute au stock d'octane avant de commencer à le diviser entre l'essence ordinaire et la super.

Senator Taylor: You are speaking about cooperation. Several years ago, the automobile industry offered to accept a solution whereby you would do as you did in the past with ethyl, which was to have two pumps: those with MMT and those without MMT. Therefore, if your mechanic told you that MMT was not good for your car, you could buy it from the other pump. You say you refused to do that. Why was that?

Mr. Fischer: It was the cost of putting in another segregated system for yet another unique product, which an MMT-free gasoline would be. MMT exists in all grades of our gasoline presently. You would require segregated distribution facilities in your refineries. More importantly, we would be required to install some 20,000 to 30,000 additional tanks at our service stations to segregate it, as well as additional pumps.

If we had some evidence that MMT should be removed from gasoline because it causes harm to OBD systems or raises health issues, we would not put in that type of system; we would simply take MMT out of gasoline. However, we could not justify the cost of a completely segregated system for MMT.

Senator Taylor: When you pull up to a Shell station, you have quite a time deciding which pump to go to. They have everything under the sun, starting with 70 octane all the way up to 105, which might be so high it would pull my old car's motor right through the radiator. I hope they are not all coming out of the same tank.

Mr. Routs: My colleague referred to the number of extra tanks we would be required to put underground. Today, we put two or three tanks underground.

Senator Taylor: Do you get six grades out of the three tanks?

Mr. Routs: You are not far from the truth. For the octane question, we use two underground tanks and blend to the required octane. You are still getting the product you are paying for, but it is delivered in different ways to the customer.

Senator Taylor: My last question is one of motives. This is probably more legal or philosophical. If, indeed, you are right that the manganese does not foul up the OBDs on the automobiles, and, indeed, if things happen and manganese is not used in gasoline and yet two years from now these OBDs are still fouling up, would the automobile industry not have lot of egg on its face? Why would a huge industry like the automobile industry ask you to cut back on manganese when, if it was done, it would not make any difference? I cannot understand what motive you are ascribing to the manufacturers if they do not have an honest belief that manganese is ruining their OBDs.

Mr. Perez: I would be happy to answer that question on motivation.

Le sénateur Taylor: Vous avez parlé de coopération. Il y a plusieurs années, l'industrie de l'automobile a offert d'accepter une solution fondée sur ce qui a été fait dans le passé avec l'éthyle, c'est-à-dire avoir deux pompes: une avec MMT et une sans. Par conséquent, si, de l'avis de votre mécanicien, le MMT est néfaste à votre voiture, vous pouvez vous approvisionner à l'autre pompe. Vous dites que vous avez refusé cette solution. Pourquoi?

M. Fischer: En raison du coût lié à l'installation d'un autre système distinct pour un autre produit unique, ce que serait l'essence sans MMT. À l'heure actuelle, le MMT existe dans toutes les catégories de notre essence. Il faudrait prévoir des installations de distribution distinctes dans les raffineries. Et chose plus importante encore, il faudrait installer quelques 20 000 à 30 000 réservoirs supplémentaires dans nos stations service pour offrir les deux types d'essence, sans compter les pompes.

Si nous avions une preuve quelconque qu'il faut retirer le MMT de l'essence parce qu'il cause du tort au système de diagnostic intégré ou qu'il présente un risque pour la santé, nous n'installerions pas ce genre de système. Nous retirerions simplement le MMT de l'essence. Cependant, nous ne pourrions justifier le coût d'un système complètement distinct pour le MMT.

Le sénateur Taylor: Lorsqu'on se présente à une station Shell, on a passablement de difficulté à décider à quelle pompe aller. Il y a toutes les catégories imaginables, à commencer par une essence avec un indice d'octane 70 jusqu'à 105, ce qui est tellement élevé que si j'en mettais dans ma vieille guimbarde, le moteur risquerait de passer au travers du radiateur. J'espère que toutes ces catégories d'essence ne viennent pas du même réservoir.

M. Routs: Mon collègue a mentionné le nombre de réservoirs souterrains supplémentaires qu'il nous faudrait installer. À l'heure actuelle, nous installons deux ou trois réservoirs souterrains.

Le sénateur Taylor: Obtenez-vous six catégories d'essence avec trois réservoirs?

M. Routs: Vous n'êtes pas loin de la vérité. En ce qui a trait à l'octane, nous utilisons deux réservoirs souterrains et nous mélangeons l'indice d'octane requis. Le client obtient le produit qu'il cherche, mais il lui est livré de différentes façons.

Le sénateur Taylor: Ma dernière question, qui porte sur vos motifs, est sans doute de nature plus juridique ou philosophique. Si vous avez raison, et que le manganèse ne nuit pas au système de diagnostic intégré des automobiles et si, la situation ayant évoluée, le manganèse n'est pas utilisé dans l'essence et que deux ans après, ces systèmes continuent à s'encrasser, l'industrie automobile n'aurait-elle pas le rouge au front? Pourquoi une industrie aussi imposante que l'industrie de l'automobile vous demanderait-elle de réduire la teneur en manganèse si, malgré tout, cela ne faisait aucune différence? Je comprends mal ce qui motiverait d'après vous les fabricants s'ils ne sont pas honnêtement convaincus que le manganèse perturbe leur système de diagnostic intégré.

M. Perez: Je suis tout disposé à répondre à cette question sur les motifs.

Several years ago — I do not have the details, but it is clear in my mind, as it is in yours, I am sure — Chrysler Corporation issued statements saying that if anyone uses ethanol in gasoline, they would void the warranties. The warranties for a period of time were voided if people used ethanol in their cars. You will not hear any manufacturer today tell you that their engines cannot sustain a mixture of ethanol with gasoline, so why did they make these claims?

There is no question, Senator Taylor, that if you had fewer additives in gasoline and if some components were reduced, it would be technically easier for their engineers to make their systems and perhaps make them more reliable. Conversely, if they demanded less octane, it would be much cheaper for us and it would be environmentally more sensible to produce gasoline. Octane is the one which requires more energy, more severity, additives, et cetera. These are the issues we should be discussing back and forth with them.

Would they have egg on their face? I will refer you to the ethanol issue. I refer you to the fact that, in several states, they are claiming that their sensors are not working, without saying it is MMT-related.

I do not know. We are really puzzled by the variety of claims and how the rationale shifts: harmonization; fouled sensors; plugged catalysts; spark plugs; health issues; manganese. Obviously someone is running after rationale to justify something, but in the case of the manufacturers, they have a simple way of doing it: On a preponderance of evidence that there is a technical issue, we are out of MMT in 24 hours.

Senator Kinsella: Mr. Chairman, the witness mentioned meetings they have had with Minister Copps. Frank Vena, who was a witness from the environment department earlier this morning, in a memo that he prepared for the minister in preparation for one of these meetings, wrote this:

With respect to health impacts of manganese, there are areas in Canada for example, near steel making facilities in Hamilton and Sault Ste. Marie, where airborne manganese levels sometimes exceed the concentrations that Health Canada would consider safe. These elevated levels of manganese are not caused by MMT in gasoline, but by the industrial steel making sources. Given the Minister's stand on MMT in gasoline, Ethyl Inc. and fuel producers may be aware of this information and may draw this to the Minister's attention with a view to demanding action in this area if the Minister continues her pursuit of MMT.

In your meetings with Minister Copps, did you raise the question to which that memo alludes, that if the concern is with manganese and the environment, there is more concentration caused by the steel mill in Hamilton than by automobiles in Hamilton?

Il y a plusieurs années — je n'ai pas les détails, mais c'est très clair dans mon esprit, et je suis sûr que cela l'est également pour vous — la Société Chrysler a annoncé que si quelqu'un utilisait de l'éthanol dans l'essence, la compagnie annulerait la garantie. Pendant un certain temps, la garantie a effectivement été annulée pour ceux qui utilisaient de l'éthanol dans leurs voitures. Aujourd'hui, on n'entend plus aucun fabricant dire que ces moteurs ne peuvent pas endurer un mélange d'essence et d'éthanol, alors pourquoi ont-ils fait ces déclarations?

Il ne fait aucun doute, sénateur Taylor, que s'il y avait moins d'additifs dans l'essence et si le nombre des éléments était réduit, il serait techniquement plus facile pour les ingénieurs automobiles de concevoir leurs systèmes et peut-être de les rendre plus fiables. À l'inverse, si ceux-ci exigeaient un indice d'octane moins élevé, nous pourrions produire de l'essence à bien meilleur marché et ce serait mieux pour l'environnement. C'est l'octane qui existe plus d'énergie, plus de rigueur, des additifs, et cetera. Voilà les questions dont nous devrions discuter avec eux.

Est-ce qu'ils perdraient la face? Je vous renvoie encore à la question de l'éthanol. Je vous rappelle que dans plusieurs États, ils prétendent que leurs capteurs ne fonctionnent pas, sans dire pour autant que c'est à cause du MMT.

Je ne sais trop. Nous sommes vraiment perplexes devant la diversité des allégations et les fluctuations des raisons invoquées: harmonisation, encrassement des capteurs, des catalyseurs, des bougies d'allumage; problèmes de santé, manganèse. Il est évident que quelqu'un cherche des raisons, n'importe lesquelles, pour justifier quelque chose, mais dans le cas des fabricants, ils s'y prennent de façon très simple: en se fondant sur la prépondérance de la preuve qu'il y a un problème technique, on nous supprime le MMT en 24 heures.

Le sénateur Kinsella: Monsieur le président, le témoin a mentionné qu'ils ont rencontré la ministre Copps. Frank Vena, qui représente le ministère de l'Environnement et qui a témoigné ce matin, a écrit ceci dans une note à l'intention de la ministre, en préparation de l'une de ces réunions:

Pour ce qui est des répercussions du manganèse sur la santé, il y a au Canada des endroits, par exemple près des sidérurgies de Hamilton et de Sault Ste-Marie, où le niveau de manganèse aérien dépasse parfois la concentration que Santé Canada jugerait sûre. Ces niveaux élevés de manganèse ne sont pas causés par la présence du MMT dans l'essence, mais plutôt par les entreprises sidérurgiques. Étant donné la position de la ministre sur l'essence au MMT, la Société Ethyl Inc. et les producteurs d'essence sont peut-être au courant de ce renseignement et pourront le signaler à l'attention de la ministre, en exigeant que l'on prenne des mesures à cet égard si la ministre persiste dans son intervention sur le MMT.

Dans vos entretiens avec Mme Copps, avez-vous soulevé la question dont il est fait mention dans cette note, à savoir que si l'on s'inquiète du manganèse et de l'environnement, le niveau de concentration observé à Hamilton est causé davantage par l'usine sidérurgique de Hamilton que par les automobiles?

Mr. Fischer: We had a meeting with Minister Copps in Hamilton in October of 1994. We desired to meet with her at that time because she was positioning a favourable position in the media towards the motor vehicle manufacturers. We restricted our dialogue to two points. One point surrounded the health impacts of MMT as ruled by Health Canada because our subject was MMT, not steel mills or what have you. We did not raise that as a particular issue. The other point was our encouragement for her to help us get the motor vehicle manufacturers into a process to resolve the issue, rather than taking sides and leaving them with an impression that, if they did nothing, that their way would be met.

To the best of my knowledge, in any meetings in which I participated, we restricted any discussions or comments on health issues on manganese related to what goes into the environment from the use of MMT, which has been monitored in Canada for the past 17 years or so.

Senator Kinsella: You mentioned what I took to be a compromise proposal in your testimony earlier this morning in reference to reduction of MMT, reduction in quantity. The government may persist with this piece of legislation. They have the majority and they can insist. If the government persists, notwithstanding receiving no answer on whether MMT damages the environment or causes health damage or gums up the OBDs, should this committee attempt to get into some detail on your proposal or to make an amendment to the bill dealing with, not the prohibition of the transportation of MMT, but rather with the real issue of the manufacturing of MMT and finding a way in which we could have a reduction? That is the general question.

If the answer is that yes, in a bad situation we should be exploring that, how much of a reduction are you speaking of in terms of the quantity that is put into the finishing process? What effect will that reduction have on the NOx phenomenon which, as Premier Savage says in his letter from Nova Scotia, is a positive benefit of MMT? Would you comment on that?

Mr. Pantelidis: We have any number of times volunteered in conjunction with launching a test on this issue to reduce from 18 to 9 milligrams per litre. That is a 50 per cent reduction.

What impact will it have on emissions? It is hard to say because utilization between 18 and 9 differs across the country depending on the age of the refinery, how much octane is needed, et cetera. However, we were willing to reduce an average of 9 across the country. We did that more in conjunction with the number which was actually tested by Ethyl Corporation in the U.S. in their tests to determine whether there were any impacts on the OBD-II's or on the emissions from vehicles.

We figured that if we could align ourselves with proven test results, we could then get the agreement from the auto manufacturers to proceed with the tests and maybe, at the same

M. Fischer: Nous avons rencontré madame la ministre Copps à Hamilton en octobre 1994. Nous souhaitions la rencontrer à ce moment-là, parce que, d'après les médias, elle avait pris position en faveur des fabricants de véhicules automobiles. Notre dialogue a porté uniquement sur deux points. Premièrement, les incidences sur la santé du MMT, d'après Santé Canada, car l'objet de notre entretien, et non pas la sidérurgie et tout cela. Nous n'avons donc pas soulevé cette question précise. L'autre question que nous avons abordée, c'est que nous l'avons encouragée à nous aider à obtenir des fabricants de véhicules automobiles qui participent à un processus en vue de résoudre cette question, au lieu de prendre partie et de leur donner l'impression qu'ils n'avaient pas besoin de lever le petit doigt et qu'ils obtiendraient tout ce qu'ils voulaient.

À ma connaissance, dans toutes les rencontres auxquelles j'ai participé, nous avons limité nos commentaires ou nos sujets de discussion au dossier de la santé, à la question du manganèse émanant du MMT qui se retrouve dans l'environnement et dont le niveau est suivi de près au Canada depuis environ 17 ans.

Le sénateur Kinsella: Vous avez évoqué ce matin, dans votre témoignage, ce qui m'a semblé être une position de compromis, c'est-à-dire la proposition de réduire la quantité de MMT. Le gouvernement va peut-être s'abstenir. Il a la majorité et il peut insister. Si le gouvernement ne veut pas en démordre, en dépit du fait qu'une foule de questions demeurent sans réponses, à savoir si le MMT pollue, nuit à la santé ou encrasse les dispositifs antipollution, notre comité devrait-il essayer d'avoir plus de détails sur votre proposition ou de présenter une proposition d'amendement au projet de loi visant non pas l'interdiction du transport du MMT, mais plutôt le problème fondamental de la fabrication du MMT, et trouver le moyen d'en réduire la quantité? Voilà la question générale qui se pose.

Si la réponse à cette question est affirmative, s'il faut en arriver là, quelle est l'ampleur de la réduction que vous envisagez, en tant que quantité que vous ajoutez au produit fini? Quel effet aura cette réduction sur le phénomène d'oxyde d'azote? À cet égard, comme le premier ministre Savage de Nouvelle-Écosse le dit dans sa lettre, le MMT présente des avantages. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Pantelidis: Nous avons à plusieurs reprises fait savoir que nous étions disposés à faire des essais en vue de réduire la quantité de 18 à 9 milligrammes par litre. C'est une réduction de 50 p. 100.

Maintenant, quelle en sera l'incidence sur les émissions? C'est difficile à dire, parce que l'utilisation varie entre 9 et 18 dans les diverses raffineries du Canada, dépendant de leur âge, de l'indice d'octane nécessaire, et cetera. Quoiqu'il en soit, nous étions disposés à réduire la quantité moyenne de 9 dans l'ensemble du pays. Nous l'avons fait davantage en ce qui concerne l'indice d'octane qui a été réellement mis à l'essai par la Société Ethyl des États-Unis, dans le cadre de ses expériences pour établir si le produit avait des conséquences sur le système de diagnostic intégré OBD-II ou sur les émissions des véhicules.

Il nous semblait que si nous pouvions nous aligner sur le résultat d'expériences solides, nous pourrions alors obtenir l'accord des fabricants d'automobiles pour procéder à ces essais et

time, alleviate some of the concerns which might be there relative to manganese, which we feel are unfounded.

Senator Kinsella: Mr. Fischer, if this approach were adopted, how would that impact on the Imperial Oil refinery in Dartmouth, Nova Scotia, in terms of its ability to achieve the necessary octane level with the equipment that is in Dartmouth but with the reduction in the usage of MMT?

Mr. Fischer: Let me clarify what Imperial Oil has stated publicly about our refinery in Dartmouth.

Our refinery in Dartmouth, Nova Scotia, is the last refinery in Nova Scotia. It is not advantaged by scale. We are constantly challenged by "survivability" but have been successful in surviving. Over the last 18 months, the refinery has reduced its cost structure by \$11 million and a further 60 staff.

The removal of MMT adds about \$4 million in costs. Essentially, 40 per cent of that reduction is wiped out by the unnecessary removal of MMT. I would view that as a major setback. It is not something that would force us to close our refinery. We would go on to look for other ways to reduce our costs.

In answer to your specific question, I would guess the impact of restricting MMT to half its present level would result in a \$2 million cost impact on Dartmouth rather than \$4 million.

Senator Kinsella: I represent the province of New Brunswick, along with other colleagues from my province. We have in Saint John the major Irving refinery. As a lay person, I spent an afternoon there trying to understand as much as I could of the process.

I was pleasantly surprised, Mr. Chairman, at how tidy an oil refinery is.

I understand that Irving is not a member of the CPPI. Have you had consultations with them? It is my understanding, and I would like to put it on the record if it is true, that they are in agreement with the position of CPPI on this. Is that true?

Mr. Pantelidis: Yes.

Senator Kinsella: They have been manufacturing MMT-free gasoline, mainly for the New England market, for a number of years. Therefore, they would be able to manufacture for the Canadian market but with some added capital costs. Is that correct?

Mr. Pantelidis: Capital and operating costs.

Senator Kinsella: It is my understanding that the Minister of the Environment in the province of New Brunswick has expressed his opposition to this bill as well.

The question was raised here as to NOx reduction, and we are receiving various numbers. What are the factual numbers?

peut-être en même temps dissiper certaines craintes qui peuvent exister au sujet du manganèse et qui, à notre avis, ne sont pas fondées.

Le sénateur Kinsella: Monsieur Fischer, si cette approche était adoptée, quelle en serait l'incidence sur la raffinerie de la Compagnie pétrolière impériale à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, relativement à sa capacité d'obtenir l'indice d'octane nécessaire avec l'équipement qui existe à Dartmouth, mais en réduisant la quantité de MMT?

M. Fischer: Je voudrais apporter des précisions sur ce que la Compagnie pétrolière impériale a déclaré publiquement au sujet de notre raffinerie de Dartmouth.

Notre raffinerie de Dartmouth en Nouvelle-Écosse est la dernière raffinerie en Nouvelle-Écosse. Elle n'est pas avantagée sur le plan des économies d'échelle. Notre survie est constamment menacée, mais nous avons jusqu'à maintenant réussi à survivre. Depuis un an et demi, la raffinerie a réduit ses coûts de 11 millions de dollars et ses effectifs de 60 employés.

L'élimination du MMT ajoute environ 4 millions de coûts. Essentiellement, 40 p. 100 de cette réduction est donc annulée par l'élimination inutile du MMT. À mes yeux, ce serait un important recul. Cela ne nous forcerait pas à fermer notre raffinerie. Nous chercherions d'autres moyens de réduire nos coûts.

Pour répondre à votre question précise, j'estime que le fait de réduire le MMT de moitié entraînerait des coûts supplémentaires de 2 millions de dollars à Dartmouth, au lieu de 4 millions.

Le sénateur Kinsella: Je représente la province du Nouveau-Brunswick, de même que d'autres collègues de ma province. Or nous avons à Saint John une importante raffinerie Irving. Je ne m'y connais pas et j'ai donc passé un après-midi là-bas pour essayer de comprendre le plus possible le procédé.

J'ai été agréablement surpris, monsieur le président, de constater à quel point une raffinerie de pétrole est une installation propre.

Je crois savoir que Irving n'est pas membre de l'ICPP. Les avez-vous consultés? Sauf erreur, et je voudrais que ce soit consigné officiellement si c'est vrai, ils sont d'accord avec la position de l'ICPP dans ce dossier. Est-ce vrai?

M. Pantelidis: Oui.

Le sénateur Kinsella: Cette compagnie fabrique de l'essence sans MMT, surtout pour le marché de la Nouvelle-Angleterre, depuis bon nombre d'années. Par conséquent, elle pourrait en fabriquer pour le marché canadien, moyennant certains frais d'investissement. N'est-ce pas?

M. Pantelidis: Des frais d'investissement et des frais de fonctionnement.

Le sénateur Kinsella: Je crois savoir que le ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick s'est également prononcé contre ce projet de loi.

La question de la réduction des émissions d'oxyde d'azote a été soulevée et on nous donne des réponses diverses. Quels sont les faits?

Mr. Fischer: I think Ethyl's data would show some reductions up to 20 per cent. The study we have relied on was provided by the U.S. Environmental Protection Agency on July 1, 1994. The letter was written by the chief of data management analysis at the EPA. It said that test data for NOx showed a substantial and consistent decrease for this pollutant and that the average across the vehicle models was 8 per cent of the standard. That is where we got our figure of 8 per cent.

Mr. Perez: Actually, senator, we would like to table the data with the committee, if we could.

Senator Cochrane: Mr. Perez, could some marginally profitable refineries, especially in Atlantic Canada, be forced to shut down as a result of this legislation? I am thinking particularly of the Come By Chance refinery in Newfoundland which has been dealing with the United States in regards to MMT. Could you tell us perhaps how many jobs would be at stake if they do shut down?

Mr. Pantelidis: It is hard to pinpoint one particular piece of legislation as the cause of a shutdown of a refinery, but it is a foregone conclusion that a number of older and smaller refineries in Canada, given an accumulation of different pieces of legislation related to environmental expenditures, will at some time get to a point where they are no longer viable.

As to your question with respect to the Come By Chance refinery, we cannot speak on their behalf. Frankly, we do not know enough about their operation to determine whether this legislation or this legislation in conjunction with something else might put it in jeopardy. However, I want to stress that there is no doubt that a number of smaller and older refineries, through an accumulation of different pieces of legislation on the environment, will be forced to leave their present locations.

You asked about the number of jobs that might disappear. Generally speaking, a refinery employs anywhere from 200 up to 500 employees, so the number of jobs in jeopardy would be 200 to 500 times the number of refineries.

In the recent analysis done by CPPI, refinery jobs were classed as the second highest in terms of complexity of manufacturing jobs and contribution to the overall economy. They are extremely valuable to the economy because of the gross disposable product they generate.

Senator Cochrane: Mr. Chairman, just for the record, I have received information stating that the Come By Chance refinery will be adversely affected if this legislation goes through.

Mr. Perez: That refinery is not part of CPPI. I had some informal discussions with them and was told that one of the most perverted, although unintended, results of this legislation is that their competition in the United States, the small refiners, will be using MMT and lowering their costs at the moment when the Come By Chance refinery will not be able to use it because you

M. Fischer: Je pense que les données de Ethyl montrent une réduction pouvant atteindre 20 p. 100. Pour notre part, nous nous fions à l'étude publiée le premier juillet 1994 par la Environmental Protection Agency des États-Unis. Le chef de l'analyse des données de l'agence a écrit une lettre dans laquelle il dit que les essais ont fait ressortir une baisse considérable et uniforme de ces substances polluantes, la moyenne pour l'ensemble des modèles de véhicules étant de 8 p. 100 par rapport à la norme. C'est là que nous avons pris notre chiffre de 8 p. 100.

M. Perez: En fait, sénateur, nous aimerions déposer ces données auprès du comité, avec votre permission.

Le sénateur Cochrane: Monsieur Perez, est-ce que certaines raffineries dont la rentabilité est marginale, surtout dans la région de l'Atlantique, pourraient être forcées de fermer leurs portes à cause de cette mesure législative? Je songe particulièrement à la raffinerie de Come By Chance, à Terre-Neuve, qui a traité avec les États-Unis au sujet du MMT. Pourriez-vous peut-être nous dire combien d'emplois sont en jeu si elle ferme ses portes?

M. Pantelidis: Il est difficile d'attribuer à une mesure législative en particulier la fermeture d'une raffinerie, mais on peut affirmer sans risque de se tromper qu'un certain nombre de raffineries canadiennes, les plus anciennes et les plus petites, ne seront plus viables à un moment donné, à cause d'une accumulation de diverses mesures législatives entraînant des dépenses liées à la protection de l'environnement.

Quant à votre question sur la raffinerie de Come By Chance, nous ne pouvons pas répondre en leur nom. Franchement, nous ne sommes pas suffisamment au courant de leurs activités pour déterminer si cette mesure législative, en elle-même ou conjuguée à quelque chose d'autre, pourrait menacer la survie de cette raffinerie. J'insiste toutefois sur un point: il est indéniable qu'un certain nombre de raffineries, parmi les plus petites et les plus anciennes, à cause d'une accumulation de diverses mesures législatives liées à l'environnement, seront forcées de s'installer ailleurs.

Vous avez demandé combien d'emplois pourraient disparaître. En général, une raffinerie emploie entre 200 et 500 employés, et le nombre d'emplois menacés serait donc de 200 à 500, multiplié par le nombre de raffineries.

Il ressort d'une analyse récente faite par l'ICPP que les emplois dans les raffineries viennent au deuxième rang des emplois dans le secteur manufacturier en terme de complexité et de contribution à l'ensemble de l'économie. Ce sont des emplois extrêmement précieux pour l'économie, à cause du revenu disponible brut qu'ils occasionnent.

Le sénateur Cochrane: Monsieur le président, à titre d'information, je signale que j'ai reçu une communication selon laquelle l'adoption de ce projet de loi nuirait à la raffinerie de Come By Chance.

M. Perez: Cette raffinerie ne fait pas partie de l'ICPP. J'en ai discuté avec eux et ils m'ont dit que l'un des effets les plus pervers, quoique non prévu, de cette mesure législative est que leur concurrent aux États-Unis, de petits raffineurs, utiliseront le MMT et abaisseront leurs coûts au moment même où la raffinerie de Come By Chance ne sera pas en mesure de l'utiliser parce que

cannot export gas with MMT. They will lose some of their competitiveness against their U.S. competition. This is why they have stated that it would adversely affect them.

Senator Cochrane: I know that you have repeatedly suggested to the federal government that an independent assessment be done. In fact, this assessment could have been done in the period since this legislation was first introduced. Has the federal government indicated to you why it refuses to do so?

Mr. Pantelidis: They have never really given us a good rationale. As a matter of fact, the indication we received from Minister Copps was that she would endeavour to get the MVMA to agree to a joint test. This was just prior to the release I mentioned earlier where she said publicly that if the MVMA and the CPPI could not come to an agreement, the government would introduce legislation. That was the only attempt I know of — a half-hearted one — to encourage us to work this thing out.

The Chairman: Would you speculate as to why this is happening after the assurances you seem to have received? Can you speculate a little for us as to what you think caused the turnaround?

Mr. Perez: It has been claimed several times that those studies were in the possession of the minister.

The Chairman: Which studies?

Mr. Perez: Studies proving the facts alleged by the MVMA. In the House of Commons, the minister has stated on at least two occasions that those studies existed.

A question was asked during the debate: "Then why do you not share it with everyone?" The response was that famous quote: "If I give it to CPPI, they will leak the results of those studies. They are confidential. I, as minister, am convinced that those results are correct. I do not need more." The inference was that studies existed, but they would not be given to us, and that whatever their content was, it was sufficient for the minister to decide.

Senator Rompkey: Just to continue on that particular point, I am a little puzzled because obviously the Canadian auto makers are being portrayed as the bad guys in the game. That does not square with the Canadian image at all. We are good guys and we do not go around being bad guys.

I am told that the European auto makers cooperate and the American auto makers cooperate. I thought there was some relationship between the American auto makers and the Canadian auto makers, but perhaps I am wrong.

Mr. Perez: They are the same companies.

Senator Rompkey: You are telling me that the American auto makers cooperate and the Canadian auto makers, which are the same companies, do not cooperate.

Mr. Perez: Yes.

l'on ne peut pas exporter de l'essence au MMT. Ils perdraient donc une partie de leur avantage compétitif par rapport à leurs concurrents américains. C'est pourquoi ils ont dit que cela leur nuirait.

Le sénateur Cochrane: Je sais que vous avez à maintes reprises suggéré au gouvernement fédéral de faire faire une évaluation indépendante. En fait, cette évaluation aurait dû se faire durant la période qui s'est écoulée depuis la présentation de ce projet de loi. Le gouvernement fédéral vous a-t-il dit pourquoi il refuse de le faire?

M. Pantelidis: Ils ne nous ont jamais vraiment donné de bonnes raisons. En fait, la ministre Copps nous a dit qu'elle chercherait à obtenir l'accord de la MVMA pour procéder conjointement à des essais. C'était juste avant le communiqué dont j'ai parlé tout à l'heure, dans lequel elle a dit publiquement que si la MVMA et l'ICCT ne parvenaient pas à s'entendre, le gouvernement légiférerait. À ma connaissance, c'est la seule tentative — à demi sincère — que l'on ait faite pour nous encourager à résoudre ce problème nous-mêmes.

Le président: Pouvez-vous faire des suppositions sur la raison pour laquelle on veut légiférer, après les assurances qu'on semble vous avoir données? À votre avis, qu'est-ce qui a causé cette volte face?

M. Perez: On a dit plusieurs fois que la ministre était en possession de ces études.

Le président: Quelles études?

M. Perez: Des études qui prouvent les allégations de la MVMA. À la Chambre des communes, la ministre a dit à au moins deux reprises que ces études existaient.

Pendant le débat, on a posé la question: «Pourquoi ne pas les rendre publiques?» La réponse, maintenant célèbre: «Si je donne le résultat de ces études à l'ICPP, ils vont les diffuser publiquement. C'est confidentiel. En tant que ministre, je suis convaincue que ces résultats sont exacts. Je n'ai pas besoin d'en savoir davantage.» En somme, on nous dit que ces études existent, mais qu'on ne nous les communiquera pas et que, quel que puisse être leur contenu, c'était suffisant pour permettre à la ministre de prendre une décision.

Le sénateur Rompkey: Toujours sur ce même point, je suis un peu perplexe, car on montre évidemment du doigt les fabricants canadiens d'automobiles qui sont présentés comme les méchants dans cette histoire. Cela ne correspond pas du tout à l'image canadienne. Nous sommes de bons gars, nous ne sommes pas des méchants.

On me dit que les fabricants européens d'automobiles collaborent et que les fabricants américains collaborent. Je pensais qu'il y avait certains liens entre les fabricants d'automobiles américains et les fabricants d'automobiles canadiens, mais je me trompe peut-être.

M. Perez: Ce sont les mêmes compagnies.

Le sénateur Rompkey: Vous êtes en train de me dire que les fabricants américains collaborent, tandis que les fabricants canadiens, qui sont les mêmes compagnies, ne collaborent pas.

M. Perez: Oui.

Senator Rompkey: Can you explain that?

Mr. Perez: I cannot, but I can speculate.

First, the facts are absolutely clear. In the U.S., Ford, GM and Chrysler are members of a board that also has four oil companies on it. It represents both industries at the CEO level. They, in turn, have a technical committee which advises them. The whole process is known as U.S. auto-oil. They cooperate. They have ongoing discussions. There are minutes. Those minutes go to the companies. The EPA acts as an observer.

Senator Rompkey: The difference is that the different corporations cooperate.

Mr. Perez: Actually, they cooperate so well that Environment Canada and us and the MVMA are undertaking a review right now. Our job between now and the end of April is to go to the U.S. jointly and get from the oil and auto industry in the U.S. all the information they have regarding sulphur. It will be the next issue with Environment Canada. It is well managed. I want to say that right away. They cooperate. It is their way of life.

Why do they not do that here? Well, perhaps they do not have to do it. These three companies are Canadian subsidiaries, 100 per cent owned, of U.S. companies. There may be some difficulties in negotiating different positions in the U.S. and Canada. I do not know that. I am speculating here.

The other speculation I can advance — and this one, I believe, is well founded — is that they have been trying to achieve breakthroughs in Canada for their industry which they can use as precedents in the U.S., Mexico and elsewhere. I do not doubt that they would like simpler fuels, just like we would prefer lower octane. That is not the issue. I think that is why they do not negotiate because they do not have to. For them to have to negotiate, we must get them into a process like sulphur where the Government of Canada acts like the honest broker. However, we have not had any face-to-face dealings for a long time.

Mr. Pantelidis: I do not want to give the impression — I want to make sure that we are fair about this — that we have never negotiated or that we do not plan to negotiate in the future. We have had a few successes with the MVMA.

If you look at MMT, my only speculation as to why we have had problems with this specific issue is that at the time it was being considered for removal in Canada, it was not used in the U.S. When we were negotiating with the MVMA back in 1993, the Canadian counterparts had very strict instructions from the U.S. telling them — I am speculating now — that by no means should they ever agree to not have MMT removed from gasoline in Canada because we had been successful in the U.S. not to reintroduce it. That goes back to 1993.

Le sénateur Rompkey: Pouvez-vous m'expliquer cela?

M. Perez: Je ne le peux pas, mais je peux toujours faire des spéculations.

Premièrement, les faits sont absolument clairs. Aux États-Unis, Ford, GM et Chrysler sont membres d'un conseil qui comprend des représentants de quatre compagnies pétrolières. Ils représentent les deux secteurs au niveau des chefs de direction. Le conseil a mis sur pied un comité technique qui est chargé de le conseiller. Tout ce processus est désigné du nom de auto-pétrole États-Unis. Il y a collaboration. Il y a des discussions qui sont consignées dans des procès-verbaux. Des procès-verbaux sont envoyés aux compagnies. L'EPA y siège à titre d'observateur.

Le sénateur Rompkey: La différence est que les diverses compagnies en cause collaborent.

M. Perez: En fait, elles collaborent tellement bien qu'Environnement Canada et nous et la MVMA avons maintenant entrepris d'examiner la question. Notre tâche, d'ici la fin avril, est de nous adresser conjointement aux industries pétrolière et de l'automobile des États-Unis afin d'obtenir tous les renseignements qu'ils possèdent au sujet du soufre. Ce sera le prochain dossier dont s'occupera Environnement Canada. C'est bien géré. Je tiens à le dire tout de suite. Il y a collaboration. C'est dans leurs habitudes.

Pourquoi ne le font-ils pas ici? Eh bien, peut-être qu'ils n'ont pas besoin de le faire. Ces trois compagnies sont des filiales canadiennes à part entière de compagnies américaines. Il y a peut-être des difficultés pour ce qui est de négocier des positions différentes aux États-Unis et au Canada. Je l'ignore. Ce n'est que spéculation de ma part.

Par ailleurs, je peux aussi avancer une autre supposition — et je crois que celle-là est bien fondée — à savoir qu'ils essayent de réaliser au Canada des percées pour leur secteur dont ils vont ensuite se servir comme précédent aux États-Unis, au Mexique et ailleurs. Je ne doute pas qu'ils aimeraient bien des carburants plus simples, tout comme nous préférierions un indice d'octane plus bas. Là n'est pas la question. Je pense que c'est pour cela qu'ils ne négocient pas, parce qu'ils n'ont pas besoin de le faire. Pour qu'ils négocient, nous devons les amener à participer à un processus comme celui du dossier du soufre, où le gouvernement du Canada sert d'intermédiaire neutre. Toutefois, nous n'avons pas eu de rencontre face à face depuis longtemps.

M. Pantelidis: Je veux m'assurer qu'il n'y a pas de malentendus à ce sujet. Je ne veux pas donner l'impression que nous n'avons jamais négocié ou que nous ne comptons pas le faire à l'avenir. Nous avons eu quelques succès dans le passé avec l'AFVA.

Dans le dossier du MMT, la seule raison que je puisse donner pour expliquer le problème, c'est qu'à l'époque où l'on envisageait son élimination au Canada, ce produit n'était pas utilisé aux États-Unis. En 1973, nous étions en négociation avec l'AFVA et les filiales canadiennes avaient reçu de leurs sociétés mères américaines des ordres très stricts — ce n'est que spéculation de ma part — de ne jamais accepter que le MMT ne soit pas éliminé de l'essence au Canada, parce qu'eux avaient réussi de leur côté à en empêcher le retour aux États-Unis. Cela remonte à 1993.

When it was eventually reintroduced in 1995 by the U.S. Supreme court, for all intents and purposes the game changed in the U.S. That does not mean, though, that the U.S. auto manufacturers are in agreement with the reintroduction of MMT. I suspect one of the reasons they are going through this test in cooperation with the oil companies is that ultimately they believe the outcome might say that MMT should not be used. In the interim, they do not want the Canadian auto companies to make any commitment to add MMT back to gasoline in case it is eventually removed again in the U.S. A process of timing in terms of this issue caused this disagreement.

Senator Rompkey: Earlier on, the remark was made that perhaps MMT had become politicized. What does that mean? My impression is that this is not a burning political issue in the country. The water cannons are not out to disperse the demonstrators. We are heading into an election. We want to question Mr. Eggleton, but as far as we know, the Prime Minister and the cabinet want this bill passed. How has the issue been politicized?

Mr. Perez: You are absolutely correct. The context is that you have a minor piece of legislation, in terms of its desired effect, removing one additive from gasoline. It suddenly becomes a political issue in the sense that eight provinces are opposed. Their environment ministers make representations; their energy ministers make representations; and their premiers make representations in three cases. Quebec goes to the extra step of voting unanimously twice in their national assembly, first a warning shot and then a blank. Why did all of that happen? Even if we were accused of having provoked it, surely we cannot convince a provincial government to do something that they would not view as being in their interests.

It was politicized, I think, because of what was used technically to make that legislation happen. One of my colleagues stated here that they could not use CEPA. They could not use the motor vehicle safety acts because they do not increase pollution, so they used a trade act. That is where the trouble began. Now you are using something which restricts trade. You are restricting the trade of a substance which has no health impact — Health Canada — and which has no emission impact — Transport Canada. Environment Canada, as far as I know, has never said it is a big priority of theirs at a departmental level.

You are invading provincial jurisdiction very clearly. In doing so, you are running against the principles of an accord signed a year-and-a-half ago — the agreement on interprovincial trade — which states that those kinds of things will not happen.

We are afraid of precedents such as sulphur, et cetera, but think of everything that could be banned by simply saying it is legal inside the province but that no one shall transport it across the

En 1995, la décision de la Cour suprême des États-Unis a entraîné le retour du produit, ce qui a, à toutes fins pratiques, changé les règles du jeu aux États-Unis. Cela ne veut pas dire, toutefois, que les fabricants d'automobiles des États-Unis sont d'accord avec le retour du MMT. Je soupçonne que l'une des raisons pour lesquelles ils se livrent à ces essais, de concert avec les compagnies pétrolières, c'est qu'ils croient qu'au bout du compte, les recherches démontreront que MMT ne devrait pas être utilisé. Dans l'intervalle, ils ne veulent pas que les compagnies d'autos canadiennes prennent le moindre engagement pour ce qui est d'accepter la présence du MMT dans l'essence, au cas où le produit serait de nouveau interdit aux États-Unis. Dans ce dossier, c'est un problème d'échéance qui a causé ce désaccord.

Le sénateur Rompkey: Quelqu'un a dit tout à l'heure que peut-être le dossier du MMT avait-il été politisé. Qu'est-ce que cela veut dire? J'ai l'impression que ce n'est pas un sujet brûlant d'actualité dans l'arène politique canadienne. On n'a pas encore sorti les canons à eau pour disperser les manifestants. Des élections sont imminentes. Nous voulons interroger M. Eggleton, mais pour autant que nous le sachions, le premier ministre et le Cabinet veulent que ce projet de loi soit adopté. Comment le dossier a-t-il été politisé?

M. Perez: Vous avez absolument raison. Le contexte est le suivant. Nous sommes en présence d'une mesure législative d'importance mineure, quant à ses conséquences éventuelles, à savoir éliminer un additif de l'essence. C'est subitement devenu un dossier politique, en ce sens que huit provinces sont contre. Les ministres de l'Environnement de ces provinces font des démarches et présentent des instances, de même que leurs ministres de l'Énergie et trois premiers ministres provinciaux ont fait des interventions. Le Québec est allé plus loin puisque à deux reprises, l'Assemblée nationale a voté à l'unanimité; dans le premier cas, c'était une salve d'avertissement, et dans le deuxième, un coup tiré à blanc. Pourquoi tout cela est-il arrivé? Même si l'on nous accusait d'avoir provoqué tout cela, il nous est sûrement impossible de convaincre un gouvernement provincial d'agir dans un sens qui lui semblerait contraire à ses intérêts.

Je crois que le dossier a été politisé à cause du moyen technique utilisé pour légiférer. L'un de mes collègues a dit ici qu'ils ne pouvaient pas utiliser la LCPE. Ils ne pouvaient pas non plus utiliser la législation sur la sécurité des véhicules automobiles, parce que cela n'augmente pas la pollution, de sorte qu'ils ont eu recours à une loi commerciale. C'est là que les problèmes ont commencé. On utilise maintenant un instrument qui restreint le commerce. On restreint le commerce d'une substance qui n'a aucune incidence sur la santé, d'après Santé Canada, et qui n'a aucune incidence sur les émissions, d'après Transport Canada. Pour autant que je sache, Environnement Canada n'a jamais dit que c'était une priorité importante au niveau ministériel.

Il est très clair que l'on s'ingère dans un champ de compétence provinciale. Ce faisant, on foule au pied les principes d'un accord signé il y a un an et demi, — l'accord sur le commerce intérieur, — qui stipule que l'on ne doit pas agir de la sorte.

Nous craignons les précédents comme celui du soufre, mais songez à tout ce que l'on pourrait interdire en disant simplement que c'est légal dans une province, mais qu'il est interdit de le

border of the province. That is what got several provinces up in arms, and that is why I believe there will be those kinds of political consequences if the bill passes without amendment the way it is today.

Alberta has already stated publicly that they will challenge the bill under the agreement on interprovincial trade. They have already given notification that they will proceed in that manner. They are awaiting Royal Assent to do so.

Two provinces are examining the constitutional validity of Bill C-29. I cannot speak for them, but I believe they will challenge the bill.

This bill has become politicized because it is using a sledge hammer to get rid of a little fly.

So many other things could have happened to prevent that from happening up to three months ago and up to now. Give us a chance to test, and we will promise you, just as we promised the Prime Minister, to abide by the results. If you do not give us that opportunity, we will have been denied by the minister, the cabinet, the house and the Senate of a very fundamental thing.

Are we to be legislated component by component in our products? That is the issue and that is why we embarked on this political game.

Senator Rompkey: On page 5 of your brief you state that your offers have been endorsed by most federal departments. Could you give us a list of the federal departments that have endorsed your offers?

Mr. Perez: Natural Resources Canada. When you say "endorse" —

Senator Rompkey: I did not say "endorse"; you said "endorse".

Mr. Perez: In July of 1996 when the Prime Minister ordered a review of Bill C-29, he did so in a way that would represent the two camps, if I can use that phrase. He asked Minister Marchi, Minister Manley, Minister Eggleton and Minister McLellan. They were in two camps comprised of those who were for Bill C-29 and those who were against Bill C-29. That debate went on inside the cabinet and in the House of Commons around trade issues with Minister Eggleton. Obviously once the decision was made, the cabinet stopped arguing and the government became united.

Senator Rompkey: The only departments that have been involved are energy, environment, health and perhaps industry.

Mr. Perez: Yes, industry. More departments have been involved. Minister Dion's department has also been involved. I have spent time with the minister on the basis that the PCO has a responsibility to look at the process used in legislation in Canada.

When the July review was ordered by the Prime Minister, Mr. Dion assured me that they would play a significant role in that study. The review was cut short after a few weeks. We can speculate why, but the real review as ordered by the Prime Minister never happened. It took the form of some discussions

transporter d'une province à l'autre. Voilà ce qui a provoqué une levée de boucliers dans plusieurs provinces, et c'est pourquoi je crois qu'il y aura de graves conséquences politiques si le projet de loi est adopté sans amendement, dans sa forme actuelle.

Les Albertains ont déjà dit publiquement qu'ils contesteront le projet de loi en invoquant l'accord sur le commerce intérieur. Ils ont déjà donné préavis qu'ils intenteront une action à cet égard. Ils n'attendent que la sanction royale pour le faire.

Deux provinces se penchent sur la validité constitutionnelle du projet de loi C-29. Je ne peux pas parler en leur nom, mais je crois que dans les deux cas, on va contester le projet de loi.

Le projet de loi a pris un caractère politique parce que l'on se sert d'un marteau pilon pour assommer une mouche.

Il y aurait eu tellement d'occasions d'empêcher que cela n'arrive, jusqu'à il y a trois mois, et même encore aujourd'hui. Donnez-nous la chance de faire des essais et nous vous promettons, tout comme nous l'avons promis au premier ministre, d'en respecter les résultats. Si vous ne nous donnez pas cette possibilité, nous aurons essuyé un refus de la part du ministre, du Cabinet, de la Chambre et du Sénat à l'égard d'un élément tout à fait fondamental.

Va-t-on légiférer tous nos produits, élément par élément? Voilà la question, et c'est pourquoi nous nous sommes lancés dans l'arène politique.

Le sénateur Rompkey: À la page cinq de votre mémoire, vous dites que vos offres ont reçu l'aval de la plupart des ministères fédéraux. Pourriez-vous nous donner une liste des ministères fédéraux qui ont invalidé vos offres?

M. Perez: Ressources naturelles Canada. Quand vous dites «reçu l'aval»...

Le sénateur Rompkey: Ce n'est pas moi qui ai dit «reçu l'aval»; c'est vous qui l'avez dit.

M. Perez: En juillet 1996, quand le premier ministre a ordonné l'examen du projet de loi C-29, il l'a fait de manière à ce que les deux camps soient représentés, si je peux m'exprimer ainsi. Il a demandé aux ministres Marchi, Manley, Eggleton et McLellan de s'en charger. Ils étaient divisés en deux camps, ceux qui étaient en faveur du projet de loi C-29, et ceux qui étaient contre. Ce débat s'est poursuivi au Cabinet et à la Chambre des communes autour de questions commerciales, notamment avec le ministre Eggleton. Évidemment, une fois que la décision a été prise, le Cabinet a cessé d'en débattre et le gouvernement a fait front commun.

Le sénateur Rompkey: Les seuls ministères qui ont été mis en cause sont l'Énergie, l'Environnement, la Santé et peut-être l'Industrie.

M. Perez: Oui, l'Industrie. D'autres ministères ont participé au dossier. Le ministère de M. Dion a également eu son mot à dire. J'ai rencontré le ministre, puisque le Bureau du Conseil privé est chargé d'examiner le processus utilisé pour légiférer au Canada.

Quand le premier ministre a ordonné l'examen de cette mesure en juillet dernier, M. Dion m'a donné l'assurance que son ministère aurait un rôle important à jouer dans cet examen. En fait, on a coupé court à l'examen après quelques semaines. On peut s'interroger sur les raisons, mais le véritable examen ordonné

between him and some ministers, but there was not the review that we were promised would happen.

Senator Rompkey: I would like to explore that a little more down the road as to the position of other government departments.

The Chairman: I should bring to the attention of the committee that we have asked Ministers Eggleton and McLellan to appear before this committee and they have refused. I sent them a further letter indicating that it is important to our work that we have them here. I have not received a response to that yet. Clearly, their input is essential to the work of this committee. Hopefully they will reconsider this position and come here to answer some of these questions.

Senator Buchanan: One of the unusual and unique situations we have here — at least in the time that I have been involved in provincial politics for 24 years as an elected member and 13 as premier — is that eight provincial governments out of ten are basically in substantial agreement on an issue. This has happened before on some minor issues. The other one that I recall was the 1981 constitutional impasse where the so-called “gang of eight” got together and agreed on certain procedures. I recall that very well; I was one of them.

To follow up on Senator Rompkey's comment and the politicization, it is unique also. There are no politics involved here. You have four Liberal provincial governments, two PC governments, one NDP government and one PQ government. How much more diverse could you get than that? It is not a political issue at all.

Senator Rompkey: I was not referring to big “P”, I was referring to small “p”.

Senator Buchanan: That is fine.

As Mr. Perez mentioned, this involves interprovincial trade. I can remember discussions on that over a longer period of time. This issue also concerns jobs and the environment.

You mentioned that you were looking for allies. I suspect that the CPPI did not go out looking for these provinces. The provinces decided on their own that they would be opposed to this bill for those three reasons. I think the provinces have looked at those, although perhaps not with exhaustive studies.

With respect to Nova Scotia, their studies were conducted on emissions from automobiles. There is no question that NO_x reduction came partially as a result of MMT. I recall that from several of those studies.

I want to concentrate on the Atlantic provinces for a minute. Specifically, I wish to talk about Nova Scotia.

Mr. Fischer, as far as Imperial Oil is concerned, I have watched the struggle that it has had in the local markets and competitively off shore. I have also watched where the employees and management at Imperial Oil have worked very hard over the last

par le premier ministre n'a jamais eu lieu. Il a pris la forme de discussions qu'il a eues avec certains ministres, mais il n'y a pas eu l'examen qu'on nous avait promis.

Le sénateur Rompkey: J'aimerais examiner cela de plus près ultérieurement, afin d'établir la position des autres ministères gouvernementaux.

Le président: Je signale au comité que nous avons demandé aux ministres Eggleton et McLellan de comparaître devant le comité et qu'ils ont refusé tous les deux. Je leur ai envoyé une nouvelle lettre pour leur faire savoir que leur présence à notre comité était importante pour nos travaux. Je n'ai pas encore reçu de réponse à cette dernière lettre. Il est évident que leur participation est essentielle aux travaux de notre comité. Il faut espérer qu'ils vont revenir sur leur décision et qu'ils viendront répondre à certaines questions que nous avons à leur poser.

Le sénateur Buchanan: Nous sommes en présence d'une situation inhabituelle et unique — du moins, je n'en ai jamais vu l'exemple au cours des 24 ans que j'ai passés dans la politique provinciale à titre de député et 13 ans comme premier ministre de la province — c'est à dire que huit gouvernements provinciaux sur dix sont fondamentalement d'accord sur une question. C'est déjà arrivé dans certains dossiers d'importance mineure. Le seul autre dont je me souviens, c'était l'impasse constitutionnelle de 1981, alors que les membres de la soi-disant «bande des huit» se sont mis d'accord sur certaines procédures. Cela, je m'en rappelle très bien; j'étais du nombre.

Pour revenir aux commentaires du sénateur Rompkey et à la politisation, c'est également unique. La politique n'est pas en jeu dans ce cas-ci. Il y a quatre gouvernements provinciaux libéraux, deux conservateurs, un néo-démocrate et un péquiste. On ne saurait trouver plus de diversité. Ce n'est pas du tout une question politique.

Le sénateur Rompkey: Je ne parlais pas de la politique avec un grand P, mais avec un p minuscule.

Le sénateur Buchanan: C'est bien.

Comme le disait M. Perez, c'est aussi une affaire de commerce interprovincial. On en discute depuis déjà très longtemps. Cette question se rapporte aussi à l'emploi et à l'environnement.

Vous avez déclaré chercher des alliés. Je soupçonne que l'ICPP n'a pas cherché appui auprès de ces provinces. Les provinces ont d'elles-mêmes décidé qu'elles s'opposeraient au projet de loi pour ces trois raisons. Les provinces se sont penchées sur ces raisons, sans toutefois s'appuyer sur des études exhaustives.

Pour ce qui est de la Nouvelle-Écosse, les études portaient sur les émissions d'automobiles. Il est évident que les réductions d'oxyde d'azote provenaient en partie du MMT. Je me rappelle l'avoir lu dans plusieurs de ces études.

Concentrons-nous un moment sur les provinces de l'Atlantique, et plus particulièrement, sur la Nouvelle-Écosse.

Monsieur Fischer, à propos de la Compagnie pétrolière impériale, j'ai suivi ses difficultés sur les marchés locaux et à l'étranger à cause de la concurrence. J'ai également vu que les employés et la gestion de la Compagnie ont fait beaucoup

number of years to keep competitive in what has been a real struggle for them as a small refinery.

We have watched two refineries in Nova Scotia close over the last few years. With great regret, we watched those jobs go. Quite frankly, we do not want anything to happen which may — and I say "may" — result in another closure.

I am told that the removal of MMT will undo much of the cost saving that the employees and management have achieved over the last number of years at Imperial Oil and also could put us in a precarious position with Imperial Oil.

A very distinguished Nova Scotian has said that Bill C-29 would place the Dartmouth refinery in a precarious financial position and threaten 234 skilled jobs. I agree with Premier John Savage 100 per cent. We have always looked upon our refineries in Nova Scotia, and specifically now Imperial Oil, as employing those 250 people, but there is a large indirect employment related to that too. We have statistics in our department — at least, when I was there we had the statistics, and I know they still do — that many other jobs in the Halifax-Dartmouth area are dependent on that refinery. It is not just a few jobs. Literally hundreds of jobs in the service industry, the transportation industry and the consumer industry are affected by that refinery. This puts us, as Premier Savage says, in a precarious financial position as far as Imperial Oil is concerned. Would you comment on that?

Mr. Fischer: As I have noted, over the last 18 months, the refinery has worked extremely hard in cooperation with management and all the employees to bring about structural cost reductions in the order of \$11 million. That is a very significant undertaking.

The removal of MMT erodes about 40 per cent of those savings. As I said, the big disappointment to us is that we have taken three steps forward and one back because of that. We have not declared defeat and we will look for ways to offset it, but it has undone a substantial amount of the fine work that has been done.

Senator Buchanan: It has undone a lot of the work that employees and management have done over the years. We have watched them work very hard to keep that refinery competitive.

I have taken a look at the Come By Chance Refinery and checked some statistics. There could be a precarious financial situation there. Even though they are not members of the CPPI, I am told that they are very concerned about loss of jobs with that refinery in Newfoundland, as Senator Kinsella has said. The Minister of Environment has pointed out clearly the competitive position of the refinery in Saint John if MMT is not permitted to be used there any longer. He also talks about the lack of understanding and the lack of substantive evidence and information about the so-called health problems and environmental problems concerning MMT, as does Wayne Adams, the Minister of Environment as he was then in Nova Scotia. There is no

d'efforts ces dernières années pour demeurer concurrentiels dans la lutte farouche qu'ils affrontent, étant une petite raffinerie.

Nous avons vu deux raffineries de la Nouvelle-Écosse fermer leurs portes ces dernières années. Nous avons déploré la perte de leurs emplois. Sincèrement, nous ne voulons pas qu'il arrive quoi que ce soit qui pourrait causer une autre fermeture.

On me dit que l'élimination du MMT annulera les économies que les employés et la gestion de la Compagnie pétrolière impériale ont réussi à faire ces dernières années et pourrait précariser sa position.

Un Néo-Écossais de grande distinction a déclaré que le projet de loi C-29 mettrait la raffinerie de Dartmouth dans une situation financière précaire et menaçait 234 emplois spécialisés. Je suis tout à fait d'accord avec le premier ministre John Savage. Nous avons toujours compté sur les 250 emplois créés par ces raffineries en Nouvelle-Écosse, surtout maintenant par celle de la compagnie en question, mais c'est sans compter un grand nombre d'emplois indirects. Au ministère, on a des statistiques — du moins, il y en avait quand j'y étais et on les a sans doute encore — selon lesquelles beaucoup d'autres emplois de la région de Halifax-Dartmouth dépendent de cette raffinerie. Il ne s'agit pas d'une poignée d'emplois, mais de centaines d'emplois dans les secteurs des services, du transport et de la consommation qui sont à la merci de cette raffinerie. Comme le dit le premier ministre Savage, cela nous place dans une situation financière précaire lorsqu'il s'agit de la Compagnie pétrolière impériale. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Fischer: Comme je l'ai fait remarquer, depuis 18 mois, la raffinerie a fait énormément d'efforts, par une concertation de la gestion et des employés, pour procéder à des réductions de coûts structurels de l'ordre de 11 millions de dollars. C'était une tâche colossale.

L'élimination du MMT éliminerait environ 40 p. 100 de ces économies. Je le répète, nous sommes très déçus puisque cela signifie qu'on recule d'un pas après avoir fait trois pas en avant. Mais nous ne nous résignons pas et nous chercherons d'autres façons de neutraliser cette perte, même si une bonne part de l'excellent travail que nous avons fait est ainsi annulée.

Le sénateur Buchanan: Cela annule une bonne partie du travail réalisé depuis des années par les employés et la direction. Nous les avons vus travailler d'arrache-pied pour que la raffinerie demeure concurrentielle.

J'ai examiné la situation de la raffinerie de Come By Chance et vérifié certaines statistiques. La situation financière pourrait y être précaire. Même si cette société n'est pas membre de l'ICPP, on me dit qu'on se préoccupe beaucoup de la perte d'emplois à cette raffinerie de Terre-Neuve, comme le disait le sénateur Kinsella. Le ministre de l'Environnement a parlé en termes clairs de la compétitivité de la raffinerie de Saint John si le MMT ne pouvait plus être utilisé. Il a parlé également du manque de compréhension et de manque de preuves substantielles et de renseignements factuels au sujet des soi-disant problèmes de santé ou d'environnement relatifs au MMT. Wayne Adams, le ministre de l'Environnement de l'époque en Nouvelle-Écosse, tenait le même

evidence at all, as far as they are concerned, that MMT is the great, bad additive that some of us say it is.

The Chairman: And your question is?

Senator Buchanan: Do you agree with that?

Mr. Fischer: I can comment on our Dartmouth refinery; I cannot comment on Come By Chance.

Your last statement, that there is no evidence that MMT is a bad additive, is the evidence that we have as well.

Senator Buchanan: Those are quotes taken from our own environment ministers in Nova Scotia, New Brunswick and, I believe, in Newfoundland, but I am not sure of that.

If an independent study is conducted over the next while and conclusively states that there is a danger to health, the CPPI is willing to take the risk of waiting for that and removing MMT if it is proven that MMT is a health hazard. Is that right?

Mr. Fischer: Absolutely.

Senator Rompkey: This has nothing to do with a health hazard. We are not discussing a health hazard here.

Mr. Perez: Yes, if it is a health hazard or involves OBD-II or any of the claims that have been made.

Mr. Fischer: That is the offer we have been making since 1993.

Senator Buchanan: I have it here. That is the offer they have made.

The Chairman: We have that information on the record.

Senator Whelan: How much does the industry contribute to research and to whom do you make that contribution?

Mr. Fischer: In our downstream petroleum products industry, Imperial Oil spends about \$30 million a year and, in our upstream, about \$20 million a year on research.

Senator Whelan: Does that account for research to public institutions, universities, et cetera?

Mr. Fischer: Imperial is a member of the Environmental Science and Technology Association of Canada, which supports 17 universities on collaborative research and development.

Senator Whelan: Do you have a dollar figure?

Mr. Fischer: I believe our grant program and the ESTAC program would add up to about \$1 million a year.

Senator Whelan: What about Petro Canada?

Mr. Pantelidis: I do not have a specific number, but we contribute similarly to a number of universities and a number of research programs, especially at Memorial University in Newfoundland. We are very active in offshore production and exploration, et cetera.

discours. Rien ne prouve, à leurs yeux, que le MMT soit un additif aussi nocif que le disent certains d'entre nous.

Le président: Quelle est votre question?

Le sénateur Buchanan: Êtes-vous d'accord avec le ministre de l'Environnement?

M. Fischer: Je peux formuler des commentaires au sujet de notre raffinerie de Dartmouth, mais pas au sujet de Come By Chance.

En dernier, vous disiez que rien ne prouve que le MMT soit un additif nocif; c'est aussi ce que nous disent nos études.

Le sénateur Buchanan: J'ai cité les ministres de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et, je crois, de Terre-Neuve, mais je n'en suis pas sûr pour celui-là.

Si une étude indépendante est menée prochainement et prouve que le MMT est dangereux pour la santé, l'ICPP est prête à courir le risque d'attendre cette décision pour éliminer le MMT, si l'on prouve qu'il est dangereux pour la santé, n'est-ce pas?

M. Fischer: Absolument.

Le sénateur Rompkey: Il ne s'agit pas d'un risque pour la santé. Nous ne parlons pas ici de risque pour la santé.

M. Perez: Si, on parle bien de risque pour la santé ou causant du tort au système de diagnostic intégré OBD-II entre autres allégations.

M. Fischer: C'est l'offre que nous faisons depuis 1993.

Le sénateur Buchanan: Je l'ai ici. C'est l'offre qu'ils font.

Le président: Ces renseignements sont consignés au compte rendu.

Le sénateur Whelan: Quelle est la contribution de l'industrie à la recherche et à qui faites-vous cette contribution?

M. Fischer: Dans l'industrie pétrolière en aval, la Compagnie pétrolière impériale consacre environ 30 millions de dollars par année à la recherche et, en amont, environ 20 millions de dollars.

Le sénateur Whelan: Cela tient-il compte de la recherche effectuée dans les établissements publics, les universités, et cetera?

M. Fischer: Imperial est membre de l'Alliance canadienne des sciences et des technologies de l'environnement qui donne son soutien à 17 universités, pour de la recherche et du développement en collaboration.

Le sénateur Whelan: Vous parlez de combien d'argent?

M. Fischer: Je crois que notre programme de subventions et celui de l'ESTAC représentent au total environ 1 million de dollars par an.

Le sénateur Whelan: Et quand est-il de Petro Canada?

M. Pantelidis: Je n'ai pas de chiffres précis, mais nous contribuons de même à bon nombre d'universités et de programmes de recherche, surtout à l'Université Memorial, à Terre-Neuve. Nous faisons beaucoup d'exploitation et d'exploration du sous-sol de la mer, et cetera.

Senator Whelan: Mr. Chairman, my real concern is government cutbacks in research and independent research that would protect the general population of Canada.

There is a very dangerous element to this. I know of instances where funding was cut back by companies in the agricultural field because they did not like the research that the public institution was carrying out.

Research by government has been cut back. Government researchers today are scared to make a statement because, if they lose their jobs, the only place they could go to work is for the big companies. They are very cautious about what they are doing. I am concerned about that.

You also speak about political pressures. One of you said that you have no trouble working with the laws in Germany, for example. I do not know about the laws for the gasoline industry, but I know about the laws for the chemical industry because I lived near a huge chemical plant all my life. I worked there when I was younger.

The laws for that kind of plant in Canada and the United States are completely different than in Germany. Germany enforces the laws for disposal of waste products, rather than having huge settling beds that contaminate the underground water supply.

Are you saying that the oil industry has a great working relationship with the auto industry in Europe and not in North America?

Mr. Perez: We did not say "great". We said there is a continuous process in the U.S.A. called auto-oil between all the American auto manufacturers and the oil industry. They talk constantly. It is a very structured process which is ongoing as we speak. It stopped functioning in Canada a few years ago. We know that the same discussion happens in Europe. In the case of Europe, the European Community is usually the observer, and they end up making recommendations to the European states.

With regard to research, we agree with you that the government is getting away from research, which is a worrisome trend.

A very small example, but relevant to our discussion, is that Environment Canada, Health Canada, the MVMA and us have agreed to undertake a study on sulphur. The total bill will probably be from \$900,000 to \$1 million. We are contributing 75 per cent of that, recognizing that it is very difficult for governments to find that kind of money. Environment Canada has contributed a substantial amount. Some provinces have contributed \$5,000. They have all tried to contribute to the study, but it is difficult. There is much less money in governments today for that kind of research.

We have given the money, but we have given complete management of the study to independent scientists and to Health

Le sénateur Whelan: Monsieur le président, ce qui me préoccupe vraiment, ce sont les réductions des subventions gouvernementales à la recherche et la recherche indépendante qui protégerait le public canadien.

Il y a un grand élément de risque. Je sais que dans certains cas, des sociétés ont réduit leurs subventions dans le secteur de l'agriculture parce qu'elles n'aimaient pas le genre de recherches menées par un établissement public.

La recherche effectuée par le gouvernement a été très réduite. Les chercheurs gouvernementaux actuels craignent de faire des déclarations parce que, s'ils perdent leur emploi, ils ne pourront en trouver un autre que dans les grandes sociétés. Ils sont donc très prudents quant à ce qu'ils font. Cela me préoccupe.

Vous avez parlé également des pressions politiques. L'un d'entre vous a affirmé que vous n'avez pas de difficultés à travailler avec les lois allemandes, par exemple. Je ne connais pas les lois qui régissent l'industrie de l'essence, mais je connais les lois du secteur des produits chimiques, parce que j'ai vécu toute ma vie près d'une grande usine de produits chimiques, où j'ai d'ailleurs travaillé dans ma jeunesse.

Les lois pour ce genre d'usine, au Canada et aux États-Unis, sont très différentes des lois allemandes. L'Allemagne applique les lois relatives à l'évacuation des déchets, plutôt que de tolérer de grands bassins de sédimentation qui contaminent la nappe phréatique.

Dites-vous que l'industrie pétrolière a d'excellentes relations de travail avec le secteur de l'automobile en Europe, mais pas en Amérique du Nord?

M. Perez: Nous n'avons pas dit «excellentes». Nous disons qu'il y a un processus permanent aux États-Unis, appelé auto-pétrole, entre les constructeurs automobiles américains et l'industrie pétrolière. Ils ont des communications constantes. C'est un processus très structuré, et permanent. Au Canada, il a été interrompu il y a quelques années. Nous savons qu'il y a des discussions semblables en Europe. Là-bas, la Communauté européenne siège habituellement à titre d'observateur; on y formule des recommandations pour les États européens.

Au sujet de la recherche, nous constatons comme vous que le gouvernement se retire de la recherche, ce qui est inquiétant.

Voici un tout petit exemple, mais qui cadre tout à fait avec notre discussion: Environnement Canada, Santé Canada, la MVMA et nous-mêmes avons convenu d'entreprendre une étude sur le soufre. La facture totale sera probablement de 900 000 \$ à 1 million de dollars. Notre part est de 75 p. 100, parce que nous reconnaissons qu'il est très difficile pour les gouvernements de trouver cet argent. Environnement Canada a contribué une somme substantielle. Certaines provinces ont donné 5 000 \$. Tous ont essayé de contribuer à l'étude, mais c'est difficile. Les gouvernements actuels disposent de bien moins d'argent pour ce genre de recherche.

Nous avons donné l'argent, mais nous avons confié toute la gestion de l'étude à des scientifiques indépendants et à Santé

Canada and Environment Canada. We have absolutely no influence in the outcome of that study, other than as a member.

Senator Whelan: If you did not like the results of a study, you would not cut off funding.

Mr. Perez: No, sir, we are stuck with it. Mr. Vena knows about the process. The money has been given in advance. The funds are being managed by the former principal of McGill University. We would never think of cutting back even one dollar.

If anything, we have opened the door for more contingency funds to be spent if there is justification. We need the science on sulphur to be on the table in order that policy making can be based on something, just as we need the science of MMT to be on the table.

Senator Whelan: I am a very strong believer in research. When I was Minister of Agriculture, we built the biggest research branch of any branch in government because we believed that research was our biggest product. We also thought it was our most independent research body, but we find that that is not so today. When the scientists are let go, they can only go to big industry. If they have been speaking against big industry, their chance of getting a job is at least 50 per cent less than if they had been cautious about what they said.

I have spoken to these people. Three hundred and fifty of them were let go. Some of them went to Germany and various companies. Some did not go anywhere.

If I understood you correctly, you said it would be great if our laws were the same as those in the United States of America.

Mr. Perez: No. It would be nice if the auto manufacturers — GM, Chrysler and Ford — followed the same process that their parent company follows in the U.S. It will be essential to have some level of harmonization between fuels in both countries because we drive the same cars.

Currently, outside of those areas in the U.S. which have great environmental problems, I believe that our fuels are of a higher standard and will continue to be of a higher standard. As well, we have some climate conditions which are unique, et cetera.

We are not asking for the same thing, although we think it would be smart not to have disharmony between the two.

Senator Whelan: It alarms me a little when you refer to those great southern states using MMT. Those are among the most polluting states there are in the agricultural industry. They pollute streams and underground water. There are hardly any laws controlling them.

I am not impressed to hear that the southern states are environmentally concerned because I know that they are not. I know that they are not concerned about labour laws or very many social laws at all.

Canada et Environnement Canada. Nous n'avons absolument aucune influence sur les résultats de l'étude, autrement qu'en tant que membre.

Le sénateur Whelan: Si vous n'aimez pas les résultats de l'étude, vous n'allez pas réduire votre subvention.

M. Perez: Non, monsieur, nous devons tenir notre engagement. M. Vena connaît bien le processus. L'argent a été versé à l'avance. Les fonds sont gérés par l'ancien directeur de l'Université McGill. Nous ne pouvons envisager d'enlever ne serait-ce qu'un dollar.

Nous avons même prévu que des fonds supplémentaires soient dépensés pour les imprévus, s'ils sont justifiés. Nous avons besoin de données scientifiques sur le soufre, si nous voulons élaborer une politique fondée sur quelque chose de solide, comme dans le cas du MMT.

Le sénateur Whelan: Je crois beaucoup à la recherche. Lorsque j'étais ministre de l'Agriculture, nous avons mis sur pied la plus grosse division de recherche du gouvernement, parce que nous estimions que la recherche était notre principal produit. Nous pensions aussi que c'était notre corps de recherche le plus indépendant, mais nous constatons que ce n'est plus le cas. Lorsqu'il faut mettre à pied des scientifiques, ils ne peuvent se trouver d'autres emplois qu'auprès des grandes entreprises. S'ils se sont prononcés contre la grande entreprise, leur chance d'obtenir un emploi est d'au moins 50 p. 100 moindre que s'ils avaient été plus prudents dans leur discours.

J'ai parlé à ces scientifiques. Trois cent cinquante d'entre eux ont perdu leur emploi. Certains sont allés en Allemagne ou dans diverses entreprises. D'autres ne se sont pas trouvés un autre emploi.

Si j'ai bien compris ce que vous dites, il serait bien que nos lois soient les mêmes qu'aux États-Unis.

M. Perez: Non. Il serait bien que les constructeurs automobiles, GM, Chrysler et Ford, suivent le même processus que leur société mère aux États-Unis. Il est essentiel d'harmoniser les carburants au Canada et aux États-Unis, puisque nous avons les mêmes véhicules.

Actuellement, en dehors des régions des États-Unis où il y a de graves problèmes environnementaux, je pense que nos carburants répondent à des normes plus élevées et continueront à être supérieurs. En outre, nos conditions climatiques sont uniques, et cetera.

Nous ne demandons pas la même chose, mais nous croyons qu'il serait sensé de ne pas avoir de trop grandes différences entre nos deux pays.

Le sénateur Whelan: Je suis un peu troublé lorsque vous parlez de ces grands États du Sud qui utilisent le MMT. Il s'agit des États les plus polluants du secteur agricole. Ils polluent les rivières et les eaux souterraines. Il n'y a presque pas de lois pour les contrôler.

Je ne suis pas très impressionné quand on dit que les États du Sud sont sensibilisés à l'environnement; je sais que c'est faux. Je sais qu'en outre, les lois du travail et bien des lois sociales ne les préoccupent pas du tout.

Mr. Pantelidis: The southwestern states that were using MMT were using it in leaded gasoline, not in unleaded. We were just pointing out that there are areas in the U.S. that actually use MMT.

Our view is that the use of MMT would actually help the environment in those southern-western states. If they need improvement, that will go a long way toward helping.

Senator Whelan: Dr. Baribeau, Dr. Labella and Dr. Donaldson are probably receiving research money. I talked to Dr. Cummings from the University of Western Ontario and he says that they are violently opposed. Are you now saying to these highly learned people who are concerned about health that they should not be concerned about health?

Mr. Pantelidis: We are not saying that.

Senator Whelan: In essence, you are saying they are wrong because you outline all the virtues of MMT and say that it does no damage.

Mr. Pantelidis: What we are saying is that Health Canada has stipulated a number of times that MMT, and specifically the manganese in MMT, is not a health concern in the amounts that we use in the oil industry. To a large extent, these are the same researchers to whom you are referring.

Senator Whelan: I am also saying that Health Canada is not superior to Dr. Baribeau of Montreal, Dr. Donaldson of Queen's or Dr. Labella of the University of Manitoba. I know some of the people in Health Canada. I dare them to say that they are superior to these other people.

When you say "politicized", I tend to side with these doctors who are still independent and who, hopefully, will stay that way.

Mr. Chairman, we know there is a simple way to get rid of MMT and to ensure that both the environment and gasoline are good. It is through the use of ethanol. You oppose ethanol. Most of you opposed the plant being built in Chatham. You can drive all the way across the states from Detroit to Washington State using ethanol gasoline. The scientific proof is that ethanol does not have the pollution that MMT does.

Mr. Routs: First, you are talking about the cooperation between the car industry and the oil industry. It is on that level that we are commenting on the states and the political process tied into that, not so much on the regulations or legislation that are in place in the U.S.

Second, if we look at learning processes, what we see happening in Europe is that the European Community, together with the car and oil industry, has learned from the American situation. They have decided that, to a certain extent, the U.S. has gone overboard and that there are better and cheaper solutions for the environment.

Your question related to research. Our company has put quite a bit of money into research. In that regard, we are comparable to

M. Pantelidis: Les États du sud-ouest qui utilisent le MMT s'en servent dans l'essence au plomb et non dans l'essence sans plomb. Nous voulions simplement signaler qu'il y a des régions des États-Unis qui utilisent du MMT.

Nous considérons que l'utilisation du MMT serait en fait bénéfique à l'environnement dans ces États du sud-ouest. Si une amélioration est nécessaire, le MMT devrait y contribuer.

Le sénateur Whelan: MM. Baribeau, Labella et Donaldson reçoivent sans doute des subventions de recherche. J'ai parlé au Dr. Cummings, de l'Université Western Ontario; son service s'oppose formellement à l'utilisation de ce produit. Est-ce que vous voulez nous dire que ces imminents spécialistes ont tort de se préoccuper ainsi de la santé des Canadiens?

M. Pantelidis: Ce n'est pas ce que nous disons.

Le sénateur Whelan: Pour l'essentiel, vous dites qu'ils se trompent, puisque vous insistez sur tous les avantages du MMT en disant qu'il ne présente aucun danger.

M. Pantelidis: Nous disons que Santé Canada a indiqué à plusieurs reprises que le MMT, en particulier, le manganèse contenu dans le MMT, ne pose pas de problème de santé dans les concentrations où nous les utilisons dans l'industrie pétrolière. Dans une large mesure, les chercheurs de Santé Canada sont les mêmes que ceux que vous mentionnez.

Le sénateur Whelan: Je dis également que Santé Canada n'est pas plus crédible que le M. Baribeau de Montréal, M. Donaldson de Queen's ou le M. Labella de l'Université du Manitoba. Je connais certains des chercheurs de Santé Canada. Je les défie de se prétendre plus crédibles.

Vous parlez de politisation; quant à moi, je préfère faire confiance à ces spécialistes qui sont toujours indépendants et qui vont le rester, du moins je l'espère.

Monsieur le président, il existe une solution bien simple pour se débarrasser du MMT et pour assurer la qualité de l'environnement aussi bien que de l'essence. C'est l'éthanol. Vous vous y opposez. La plupart d'entre vous vous êtes opposés à la construction de l'usine de Chatham. On peut se rendre de Detroit jusqu'à l'État de Washington en utilisant de l'essence à l'éthanol. Les données scientifiques prouvent que l'éthanol n'a pas le même effet polluant que le MMT.

M. Routs: Tout d'abord, c'est une question de coopération entre l'industrie automobile et l'industrie pétrolière. C'est à ce niveau que nous parlons de l'attitude des États et des considérations politiques, et non pas au niveau de la législation ou de la réglementation en vigueur aux États-Unis.

Deuxièmement, si l'on observe les expériences faites ailleurs, notamment en Europe, on voit que la Communauté européenne, de même que les constructeurs européens et l'industrie pétrolière européenne, ont tiré les leçons de l'expérience américaine. Ils ont décidé que dans une certaine mesure, les Américains avaient dépassé les bornes, et qu'il existait de meilleures solutions à meilleur marché pour sauvegarder l'environnement.

Vous avez posé une question sur la recherche. Notre compagnie y a consacré beaucoup d'argent. De ce point de vue, nous pouvons

Imperial Oil in Canada. Worldwide, we have a tremendous research program which looks at those situations.

Pertaining to your question on ethanol, ethanol is one way to increase octane. There are a number of other ways. We can run our refineries differently. As Mr. Pantelidis has said, we can increase the severity of our reformers, which is one of the processes in our operations. We can increase octane that way. We can also do it through the use of ethers. MTB is the best known ether used in the U.S. We can tie into a number of components in order to improve our octane situation.

Most of those components are more expensive and not as effective, or they need subventions from the government, as ethanol does to a large extent, which costs the taxpayers a lot of money in the end.

If we go to an ethanol content that would give us the same bang as other components do, then a 10 per cent ethanol scenario is not unthinkable. Ten per cent ethanol at 34 billion gallons of gasoline is 3.5 billion litres of ethanol. This would cost the government something in the order of \$800 million per year. Is that the kind of situation the government wants to get into?

Senator Whelan: The health situation in Canada is also in the order of billions of dollars. I have listened to these doctors who have done all this research over the course of many years. I would ask them how we can measure what you are saying. We know there are many things out of which we can make ethanol.

How many refineries have you closed in the last 10 years in Canada?

Mr. Pantelidis: I would say around 12.

Senator Whelan: The closing of those refineries had nothing to do with MMT, did it?

Mr. Pantelidis: To a large extent it was an accumulation of factors. At the end of the day, these refineries could not be competitive.

Senator Whelan: I can remember when, in my town, we had seven gas stations. We now have two. The population has increased nearly threefold.

I have a very close relative who is a grand master technician. That is a mechanic who knows everything from bumper to bumper. He is bilingual too. He is a very bright young man. He can tell you what MMT does to platinum spark plugs and all the other things on cars. I just met with him on the weekend again. He is my son-in-law.

I asked him if he would come before this committee, Mr. Chairman. His marks in all his exams were excellent. He was very distressed when, one day, he only got 96 per cent on one exam. He said: "I should have got 98. I got cheated out of two marks." He loves cars and engines. He studies what your material, or any other material, does to automobile engines. He says that MMT does damage to the cars.

nous comparer à la Compagnie pétrolière impériale au Canada. À l'échelle mondiale, nous avons établi un très vaste programme de recherche sur cette question.

En ce qui concerne votre référence à l'éthanol, c'est effectivement une façon d'augmenter l'indice d'octane. Il en existe d'autres. Nous pouvons exploiter différemment nos raffineries. Comme l'a dit M. Pantelidis, on peut augmenter la sévérité de nos reformeurs, qui constitue l'une des phases de nos activités. C'est une façon d'augmenter l'indice d'octane. On peut également utiliser des éthers. Le MBT est l'éther le plus connu utilisé aux États-Unis. On peut recourir à un certain nombre d'éléments pour améliorer notre indice d'octane.

La plupart de ces éléments coûtent plus cher et sont moins efficaces, ou ils nécessitent des subventions du gouvernement, comme c'est le cas, dans une large mesure, pour l'éthanol, ce qui, en définitive, coûte très cher aux contribuables.

Pour obtenir un même indice d'octane avec l'éthanol, une proportion de 10 p. 100 d'éthanol n'est pas inconcevable. Pour une production totale de 34 milliards de gallons d'essence, il faudrait donc 3,5 milliards de litres d'éthanol, ce qui devrait coûter au gouvernement environ 800 millions de dollars par an. Est-ce là le genre de situation que souhaite le gouvernement?

Le sénateur Whelan: Les problèmes de santé au Canada coûtent eux aussi des milliards de dollars. J'ai écouté ces spécialistes qui font de la recherche depuis des années. J'aimerais leur demander leur opinion sur ce que vous dites. Nous savons qu'on peut fabriquer de l'éthanol à partir de nombreux produits.

Combien de raffineries avez-vous fermées au Canada depuis 10 ans?

M. Pantelidis: Une douzaine.

Le sénateur Whelan: Ces fermetures de raffinerie n'avaient rien à voir avec le MMT, n'est-ce pas?

M. Pantelidis: Dans une large mesure, elles ont résulté d'un ensemble de facteurs. En définitive, ces raffineries n'étaient pas concurrentielles.

Le sénateur Whelan: Je me souviens d'une époque où, dans ma ville, il y avait sept stations d'essence. Actuellement, il en reste deux, alors que la population a presque triplé.

J'ai, dans ma famille, un maître technicien. C'est un mécanicien qui connaît tout sur les voitures. En outre, il est bilingue. C'est un jeune homme très intelligent. Il connaît l'effet du MMT sur les bougies de platine et sur d'autres organes de la voiture. Je l'ai encore rencontré la fin de semaine dernière. C'est mon gendre.

Je lui ai demandé s'il était prêt à comparaître devant ce comité, monsieur le président. À tous ces examens, il a obtenu d'excellentes notes. Un jour, il a été très déçu de n'obtenir que 96 p. 100 à un examen. Il aurait dû avoir 98, et il considérait qu'on lui avait volé deux points. Il aime les voitures et les moteurs. Il a étudié les effets de votre produit et de tous les autres sur les moteurs. Il dit que le MMT abîme les voitures.

Senator Hays: First, I should like to thank the presenters for their thorough and helpful evidence before this committee. For obvious reasons, they have done a great deal of work on their presentations.

I had some questions that came up during the course of the discussion thus far, some of which have been answered. I will list them and ask for further comment or clarification. You may have covered one in response to Senator Whelan when you said that without MMT, nitrous oxide emissions would increase by 8 per cent. What is the assumption with regard to their being substitutes for MMT, MTB or whatever is used and the fact that they are not as efficient?

The other comment was that fuels with MMT would still be widely used even if the legislation were passed.

On the competitiveness issue — and this may have been some sort of an exaggerated comment — the comment was made that arbitrariness on the part of the government in determining the components of fuel could lead to closure of all refineries to the east of Alberta. In terms of what you said about U.S. competitiveness not being as good as Canadian, I should like a further comment. In terms of industrial power brokering, if there is something more to what you said in answer to Senator Rompkey's question about leveraging, timing and so on, that would be helpful.

Another of my questions has to do with the return to the refiner of 1 cent per litre and the increased costs. This question goes back to the figure of about .002 cents and the ability to pass that cost on in terms of the refining sector. Why would it be difficult to pass on those additional costs?

Mr. Perez: With regard to the figure of 8 per cent, as has been mentioned, studies have shown the figure to be between 8 per cent and 20 per cent. The study which resulted in the 20 per cent finding was done by Ethyl. Therefore, we do not think it has the credibility of the EPA, certainly in the eyes of this committee. We have always chosen to quote the EPA study, which study is documented in a letter I will leave with the clerk after our presentation.

I do not think any companies would be able to answer your second question as to whether the fuel would be widely used. It raises many competitive questions amongst them. We belong to the same association, but our members compete with each other.

Clearly, a company which has a contained, provincial supply network will be tempted to keep using MMT after Bill C-29 because the law allows it to do so. Therefore, it is my contention that some level of MMT, probably substantial levels, will continue to be used.

Senator Hays: Stockpiled, in other words?

Le sénateur Hays: Tout d'abord, je voudrais remercier nos invités de leurs témoignages très complets et très utiles devant le comité. De toute évidence, ils ont préparé leurs exposés avec soin.

Au cours de la discussion, il m'est venu à l'esprit un certain nombre de questions, dont certaines ont déjà reçu une réponse. Je voudrais les poser et demander des commentaires ou des explications complémentaires. Vous avez répondu au sénateur Whelan que si l'on supprime le MMT, les émissions d'oxyde d'azote vont augmenter de 8 p. 100. Quelle est votre hypothèse en ce qui concerne la possibilité de remplacer le MMT et le MTBE par d'autres produits, et pourquoi ne seraient-ils pas aussi efficaces?

Vous avez également dit que les carburants au MMT seraient encore massivement utilisés même après l'adoption du projet de loi.

Sur la question de la compétitivité — et c'était sans doute une remarque exagérée — vous avez dit que l'arbitraire dont fait preuve le gouvernement en ce qui concerne les éléments qui composent le carburant, pourrait entraîner la fermeture de toutes les raffineries situées à l'est de l'Alberta. Vous avez dit que l'industrie américaine n'était pas aussi concurrentielle que l'industrie canadienne, et j'aimerais avoir des précisions à ce sujet. En ce qui concerne le courtage de puissance industrielle, il serait utile d'avoir des indications complémentaires par rapport à la réponse que vous avez donnée à la question du sénateur Rompkey concernant l'effet multiplicateur, le facteur temps, et cetera.

J'ai une autre question concernant le montant équivalent à 1 cent du litre versé au raffineur et les coûts supplémentaires. Cette question renvoie au chiffre d'environ 0,002 cent. et la possibilité, pour le secteur du raffinage, de transmettre ce coût en aval. Pourquoi serait-il difficile de transmettre ce coût supplémentaire?

M. Perez: En ce qui concerne le chiffre de 8 p. 100, des études ont montré qu'il pourrait se situer entre 8 et 20 p. 100. L'étude qui avance une augmentation de 20 p. 100 a été faite par Ethyl. Nous ne pensons donc pas qu'elle ait la crédibilité des études de l'EPA, en particulier pour ce comité. Nous avons toujours préféré citer l'étude de l'EPA, dont il est question dans une lettre que je laisserai au greffier quand nous aurons terminé notre déposition.

Je pense qu'aucune compagnie pétrolière ne peut répondre à votre deuxième question concernant le carburant utilisé après l'adoption de la loi. C'est une question de concurrence entre les compagnies pétrolières. Nous appartenons à la même association, mais nos membres se font concurrence.

De toute évidence, une compagnie qui dispose d'un réseau d'approvisionnement provincial bien défini sera tenté de continuer à utiliser du MMT après l'adoption du projet de loi C-29, puisque la loi l'y autorise. Je pense donc que les pétrolières vont continuer à utiliser une certaine quantité, voire une quantité importante de MMT.

Le sénateur Hays: Autrement dit, elles en ont stocké?

Mr. Perez: You would have to stockpile the additive, and very small amounts are needed for gasoline. It could also be manufactured. Making MMT is not a difficult process. We could manufacture it in two or three provinces and sell it with gasoline within those provinces. It is not a CPPI policy to do that, and this would never be discussed with the CPPI among all the companies. However, each company would have the option, and it is probable that some levels of MMT will be in gasoline for a long time to come.

You mentioned competitiveness and made reference to everything east of Alberta. This situation was not in reference to MMT but in reference to the comparison between MMT removed and NO_x increases of 8 per cent. Truly, 8 per cent would be an unsustainable level for many Canadian cities. We have no way of removing 8 per cent. We could remove half of that by removing almost all the sulphur in gasoline. That would cost \$2 billion, according to a study handed to Environment Canada by consultants this week. Half of the country would not be able to afford that kind of investment. Therefore, it would be a very different refining network in the country. MMT will not have the effect of closing down half the refineries. It may not have the effect of closing down any refinery. It may precipitate financial problems for a number of them. We have stated that the smaller ones and the other ones in Eastern Canada are in the most precarious position.

Again, the study on sulphur we are doing with Environment Canada produced some results on a refinery-by-refinery basis, all 18 CPPI refineries, plus Irving in Newfoundland. In Eastern Canada, it shows that in 1995-96, return on investment has been between 0 and 4 per cent; in Ontario, between 2 and 5 per cent; and in Western Canada, between 10 and 12 per cent. You have a picture over two years of an industry which is doing reasonably well in the west and which is not doing well at all in the east.

The Chairman: That applies to most things in life — the west just does better.

Mr. Perez: That is true.

Mr. Fischer: We view the current bill as being very arbitrary. We are still searching for the science that would underlie it and allow it to be looked at in a different way. Currently under discussion around the world is the topic of sulphur in gasoline, and Mr. Perez outlined the process. However, it is merely an example.

If, arbitrarily, Canada set a standard for sulphur in gasoline not based on sound work, negotiation, and clear science and which was substantially lower than in other parts of the world, you would put the refineries in Canada at a competitive disadvantage. A Bill C-29 approach clearly allows that, which is why it is such a poor precedent to establish. If you could say that no gasoline with a higher sulphur content than "X" can move across a provincial border, that would restrict the industry to taking actions that were very arbitrary.

M. Perez: Elles ont pu en stocker, et en outre, de très petites quantités suffisent. On peut aussi en fabriquer. Le MMT n'est pas difficile à produire. On pourrait en produire dans deux ou trois provinces et l'ajouter à l'essence vendue dans ces provinces. L'ICPP n'a pas l'habitude de procéder ainsi et ne devrait jamais envisager une telle éventualité avec les compagnies membres. Cependant, chaque compagnie aura cette possibilité, et il est probable qu'on va encore trouver pendant longtemps une certaine quantité de MMT dans l'essence.

Vous avez parlé de compétitivité et de la situation à l'est de l'Alberta. Cette situation ne concerne non pas le MMT, mais l'augmentation de 8 p. 100 de l'oxyde d'azote qui résulterait de la suppression du MMT. En vérité, les villes canadiennes ne pourraient pas s'accommoder d'une augmentation de 8 p. 100. Il n'existe aucun moyen de palier une telle augmentation. On pourrait la limiter de moitié en éliminant le soufre de l'essence, mais d'après une étude remise cette semaine par des experts-conseils à Environnement Canada, il en coûterait 2 milliards de dollars. La moitié du pays ne peut pas se permettre un tel investissement. Il en résulterait donc un réseau de raffineries tout à fait différent. La suppression du MMT n'aurait pas pour effet d'entraîner la fermeture de la moitié des raffineries. Peut-être n'y aurait-il aucune fermeture. Certaines raffineries pourraient connaître des difficultés financières. Nous avons dit que ce sont les plus petites et celles de l'Est du Canada qui connaissent les situations les plus précaires.

Notre étude sur le soufre, menée conjointement avec Environnement Canada, donne déjà des résultats pour chaque raffinerie, c'est-à-dire pour les 18 raffineries de l'ICPP, plus celles d'Irving à Terre-Neuve. On voit que dans l'Est du Canada, le rendement sur l'investissement en 1995-1996 se situait entre 0 et 4 p. 100. En Ontario, c'était de 2 à 5 p. 100 et dans l'Ouest du Canada, de 10 à 12 p. 100. On voit donc que sur une période de deux ans, l'industrie s'est bien comportée dans l'Ouest, alors qu'elle allait très mal dans l'Est.

Le président: C'est vrai dans la plupart des domaines, les résultats sont toujours meilleurs dans l'Ouest.

M. Perez: C'est vrai.

M. Fischer: Pour nous, ce projet de loi est très arbitraire. Nous attendons toujours les données scientifiques qui justifieraient une telle mesure et qui permettraient de la considérer dans une perspective différente. Actuellement, le monde entier parle du soufre contenu dans l'essence, auquel M. Perez a fait allusion. Et ce n'est qu'un exemple.

Si la norme fixée arbitrairement par le Canada en ce qui concerne le soufre dans l'essence n'est pas fondée sur des travaux scientifiques fiables et sur la négociation, et que cette norme soit sensiblement inférieure à ce qu'on trouve dans les autres pays du monde, le gouvernement va pénaliser les raffineries canadiennes sur le plan de la concurrence étrangère. C'est ce qui risque de se passer avec le projet de loi C-29, et c'est pourquoi ce serait un bien mauvais précédent. Si l'on interdit le commerce interprovincial de l'essence contenant un niveau de soufre supérieur à «X», on va imposer à l'industrie des restrictions tout à fait arbitraires.

Senator Hays: As a lawyer — perhaps you are lawyers as well — I accept your reasoning. That is one way of making a point. However, this is not necessarily the beginning of a series of steps. Is there anything more we should know?

Mr. Fischer: It certainly establishes the precedent for that when there is a debate between industries and you put in place some legislation which allows one industry to win the debate.

Senator Hays: It could be your side, though.

Mr. Pantelidis: That is our fear. In the past, we have been able to work out a distinct process based on science, and we were successful. I cite the low sulphur diesel example. It was so successful that it led to the oil industry actually volunteering a reduction as opposed to having to enact legislation to do it.

We are concerned about going from that to a precedent of an arbitrary removal on the basis we have discussed here today without a well-defined process to establish why it should be removed. In the future — and we use the example of sulphur in gasoline — someone saying, "Here is an arbitrary level because the MVMA feels you should have 100 parts-per-million of sulphur in your gasoline," could lead a portion of our refinery industry to be completely non-competitive and eventually disappear.

Mr. Perez: This is not speculation; this is happening today. Two or three weeks ago, we had a meeting with Environment Canada and the MVMA on sulphur. Against any result that had been produced in the U.S. or Europe or Japan, before we had even completed our work here, they handed us a document entitled "American Automobile Manufacturers Association Standards for Future Lower Emission Vehicles". It reads 80 parts-per-million compared to 360 parts-per-million here. They are taking the step of saying, "We do not want that in the gasoline." Why? It will not be a health issue, as the Canadian study will prove. It will not be a compatibility issue, as the U.S. has already proven. It means that they would have to spend less money on their catalysts. We are saying, "Let us compare how much money you would have to spend with how much we would have to spend, and let us negotiate."

The precedent is there in their mind. They are pressuring the system now to get down to a level that, frankly, we will not be able to sustain and which is unreasonable because it is way beyond what the Europe, the U.S. or Japan are doing or are willing to do.

We are puzzled. Perhaps you could ask those questions and enlighten us as to their motives.

The Chairman: To follow on that point, there is a time when governments must provide leadership. As we saw in California when our committee went there, they have legislated reformulated gasoline, which is having an immense impact in a positive way in severe reductions in pollution. The government did take action,

Le sénateur Hays: En tant qu'avocat — peut-être êtes-vous avocat vous-même —, j'accepte votre raisonnement. C'est une façon de faire valoir votre point de vue. Pourtant, ce projet de loi n'entraînera pas nécessairement toute une série de mesures. Y a-t-il autre chose que nous devrions savoir?

M. Fischer: Cela crée assurément un précédent lorsqu'il y a débat entre industries, et que vous adoptez une loi qui va permettre à une industrie en particulier de remporter le débat.

Le sénateur Hays: Ce pourrait être la vôtre.

M. Pantelidis: C'est ce que nous craignons. Par le passé, nous avons réussi à mettre au point un processus distinct et scientifique, et nous avons réussi. Prenez par exemple le carburant pour moteur diesel à faible teneur en soufre. Cette initiative a tellement bien réussi qu'elle a amené l'industrie pétrolière à procéder à des réductions volontaires au lieu d'y être contraintes par la loi.

Ce qui nous préoccupe, c'est qu'on passe maintenant à un précédent où il y a suppression arbitraire, fondée sur les motifs dont nous avons parlé ici aujourd'hui, sans qu'il y ait de processus bien défini qui motiverait cette élimination. À l'avenir — et nous citons l'exemple du soufre dans l'essence —, si quelqu'un dit: «Voici le niveau arbitraire que nous établissons parce que la MVMA est d'avis qu'il ne doit pas y avoir plus de 100 parties de soufre par million dans votre essence», certaines de nos raffineries pourraient se retrouver hors concurrence et finir par disparaître.

M. Perez: Ce ne sont pas là des conjectures; c'est ce qui arrive aujourd'hui. Il y a deux ou trois semaines, nous avons rencontré des représentants d'Environnement Canada et de la MVMA au sujet du soufre. Avant même qu'on ait obtenu des résultats aux États-Unis, en Europe ou au Japon, avant même que nous ayons terminé nos travaux ici, on nous a remis un document intitulé «American Automobile Manufacturers Association Standards for Future Lower Emission Vehicles». On y dit 80 parties par million, comparativement à 360 parties par million ici. Et on nous dit: «Nous n'en voulons pas dans l'essence» pourquoi? Ce n'est pas une question de santé, comme le prouvera l'étude canadienne. Ce n'est pas une question de compatibilité non plus, comme les États-Unis l'ont déjà prouvé. Cela veut dire qu'ils devront consacrer moins d'argent à leurs catalyseurs. Mais nous disons, nous: «Comparons les montants d'argent que vous devriez dépenser à ceux que nous devrions dépenser, et négocions à partir de là.»

Ils ont ce précédent à l'esprit. Ils exercent maintenant des pressions sur le système pour arriver à un niveau que, franchement, nous ne pourrions pas soutenir et qui n'est pas raisonnable parce qu'il excède de loin ce que l'Europe, les États-Unis ou le Japon, font ou sont disposés à faire.

Nous sommes perplexes. Peut-être pourriez-vous poser ces questions et nous éclairer quant à leurs motifs.

Le président: Je dirais à ce sujet qu'il y a des moments où les gouvernements doivent prendre l'initiative. Comme nous l'avons vu en Californie lorsque notre comité s'y est rendu, cet État a adopté une loi imposant la reformulation de l'essence, ce qui a permis de réduire considérablement la pollution. Le gouvernement

and it seemed to me to be very appropriate. This is moving off the topic somewhat, but it has been on my mind since our trip to California.

Why is there not more movement toward reformulated gasoline in Canada? We could solve many of these problems, get away from the more minor issues and come to grips with the products. Maybe you could help us on that.

Mr. Perez: We are reformulating all the components of gasoline in consultation with Environment Canada. We are finding under their leadership a new national standard. That national standard, overall, will be better than the one in the U.S.

We are addressing parts of the U.S. which have pollution problems that are unknown in this country. Therefore, I believe that Environment Canada has never felt under any obligation to decree that Toronto or Vancouver or Montreal needed a California-type or even what the U.S. calls ozone non-attainment regulations because we do not have those problems. If we ever had those kinds of pollution problems in any Canadian city, we would absolutely favour reformulating gasoline to abide by those emission standards.

We recognize that Environment Canada has a duty to issue standards for the country according to science, as they do, and according to Canadian policy. Once those standards are there, we are there to meet them. There is no dispute about that.

If we had a California-type situation, we would favour California-type fuels. We do not have that situation in Canada. Environment Canada would be the most credible people to explain that to you. We do not have those rules because we do not have those problems.

The Chairman: They did explain it to us in a sense this morning when they explained that they must sometimes take precautionary measures even though all of the scientific evidence is not there. They would argue, in light of your response to me, that we should not wait for that to happen in Canada. Perhaps we can do it in advance and be proactive instead of always reactive, in the words of Mr. Clark this morning.

What is your response to that? Surely we do not want to wait for a California to come to Metropolitan Toronto.

Mr. Pantelidis: We do not want to give the impression here that we are not working with Health Canada and, to a certain extent, with the MVMA to be proactive. This made-in-Canada, reformulated gasoline we are discussing has been examined very intensely over the last year. I believe it is at the position where we can get mutual agreement to legislate that as the new standard. Much work was done. That is proactive and that is thinking in the future.

a agi, et cela me semble parfaitement indiqué. Je m'écarte quelque peu du sujet, mais j'y songe depuis notre voyage en Californie.

Pourquoi ne privilégie-t-on pas les essences reformulées au Canada? Nous pourrions régler bon nombre de ces problèmes, nous écarter des questions plus secondaires et nous attaquer vraiment aux produits. Vous pourriez peut-être nous aider de ce côté.

M. Perez: Nous reformulons tous les éléments constitutifs de l'essence en consultation avec Environnement Canada. Sous son impulsion, nous allons établir une nouvelle norme nationale. Et cette norme nationale, de manière générale, sera supérieure à la norme américaine.

Nous parlons ici de régions américaines qui ont des problèmes de pollution inconnus dans notre pays. C'est pourquoi je crois qu'Environnement Canada ne s'est jamais cru obligé de décréter que Toronto, Vancouver, ou Montréal avaient besoin d'une loi de type californien ou de règlements qui interdisent l'appauvrissement de la couche d'ozone comme on l'appelle aux États-Unis, parce que nous n'avons pas ce genre de problèmes. Si nous avions les mêmes problèmes de pollution dans une ville canadienne, nous serions tout à fait en faveur d'une reformulation de l'essence afin de nous conformer à ces normes d'émissions.

Nous admettons qu'Environnement Canada a le devoir d'établir des normes pour le pays qui sont fondées sur la science, et c'est le cas, et qui sont fondées aussi sur la politique canadienne. Une fois ces normes en place, nous sommes là pour les respecter. Il n'y a aucune contestation de ce côté.

Si nous avions une situation de type californien, nous serions favorables à des carburants de type californien. Cette situation n'existe pas au Canada. Environnement Canada est l'autorité la mieux placée pour vous l'expliquer. Nous n'avons pas ce genre de règlements parce que nous n'avons pas ce genre de problèmes.

Le président: Le ministère nous a expliqué cela dans un sens ce matin lorsqu'il nous a expliqué qu'il doit parfois prendre des précautions même s'il ne dispose pas de toute la preuve scientifique. Vu la réponse que vous me donnez, le ministère ferait valoir qu'il ne faut pas attendre que cette situation se produise au Canada. Il vaut mieux peut-être prendre les devants au lieu de se contenter de réagir comme nous le faisons tout le temps, et comme le disait M. Clark ce matin.

Que répondez-vous à cela? Chose certaine, nous ne voulons pas d'une Californie dans l'agglomération torontoise.

M. Pantelidis: Nous ne voulons pas que vous ayez l'impression que nous ne travaillons pas en collaboration avec Santé Canada et, dans une certaine mesure, avec la MVMA dans une optique de prévention. Cette question de l'essence reformulée, fabriquée au Canada, dont nous parlons a été débattue très intensément l'année dernière. Je pense que nous en sommes au point où nous pouvons nous entendre pour ériger cette nouvelle norme en loi. Beaucoup de travail a été fait. C'est là une action préventive et tournée vers l'avenir.

Even if we were to use MMT as an example — and that is why I think this is mostly a process issue — and even had we acted on this in 1993, whatever the outcome would have been, by 1994 we would have done one of two things: Either the government would have legislated something with which we agreed, or we would have voluntarily agreed to remove MMT or reduce it.

We are now speaking three years after the fact. I cannot see Health Canada saying that sometimes you must act in a precautionary sense because we could have acted three years ago had the process been right. That is our contention in this particular issue.

Senator Kinsella: Mr. Chairman, can you get from someone an articulation of this precautionary principle? I would like to know exactly what that means. My understanding is that it refers to serious threat. We need an articulation of this principle. It has been used three times this morning. I am not sure what it really means.

The Chairman: I would be happy to send a letter of inquiry to the department. Some of their representatives are here right now. Possibly they would not mind responding to Senator Kinsella's inquiry as to what that does mean. We would appreciate that.

Mr. Perez: The principle is defined in the draft of the harmonization accord between the federal government and the provinces. It is defined there, and that is likely the information you are requesting. It is very clear.

Senator Kenny: Some legislators have been concerned about reports of refineries closing in their ridings or areas as a direct result of the MMT legislation. If I have heard you correctly as a panel, your response to that is, no, you do not believe that any refineries will close as a result of this MMT legislation. However, you are concerned that it will have an impact on some of your more marginal refineries, and you are concerned that it sets a precedent for future legislation. Have I correctly summarized your position?

Mr. Pantelidis: To a large extent, that summarizes it well, yes.

Senator Whelan: You do not believe that we should wait until Vancouver gets as bad as California.

Mr. Perez: I do not believe Vancouver will wait. We do not make policy.

Senator Whelan: We know what the weather does in Vancouver. It goes up against the mountains and backs up as far over as Victoria.

Mr. Perez: This country has clean air. This country does not have the problems of other countries such as the U.S. This country has those results because of good government leadership and good cooperation from the industries. We have never disputed that. We want that to continue.

Mr. Fischer: British Columbia, in recognition of some specific issues in the Fraser Valley, has put in place more severe restrictions and appropriately so.

Même si l'on prenait le MMT comme exemple — et c'est pourquoi je crois que c'est surtout une affaire de procédé — et même si nous avions agi en 1993, quel que soit le résultat, en 1994, nous aurions abouti à l'un des deux résultats suivants: ou bien le gouvernement aurait adopté une loi avec laquelle nous serions en accord, ou nous aurions accepté de notre propre chef de supprimer le MMT ou de le réduire.

Nous parlons maintenant avec un recul de trois ans. Je ne comprends pas pourquoi Santé Canada dit que parfois, il faut agir dans le sens de la prudence parce que nous aurions pu agir il y a trois ans si le procédé avait été bon. C'est ce que nous affirmons ici.

Le sénateur Kinsella: Monsieur le président, pouvez-vous demander à quelqu'un de nous expliquer ce principe de la prudence? J'aimerais savoir ce que cela veut dire exactement. Ce que je comprends, moi, c'est qu'il s'agit d'une menace grave. Il faut qu'on nous explique ce principe. On l'a mentionné trois fois ce matin. Je ne suis pas sûr de ce que ça veut dire vraiment.

Le président: Je serai heureux d'écrire au ministère pour obtenir une explication. Certains de ses représentants sont ici aujourd'hui. Peut-être auraient-ils l'obligeance d'expliquer au sénateur Kinsella ce que ça veut dire. Cela nous aiderait.

M. Perez: Ce principe est défini dans l'ébauche de l'accord d'harmonisation entre le gouvernement fédéral et les provinces. Il est défini dans ce texte, et c'est sans doute le genre d'information que vous voulez. C'est très clair.

Le sénateur Kenny: Certains législateurs sont préoccupés par les rumeurs de fermeture de raffineries dans leur circonscription ou dans leur région consécutivement à la loi sur le MMT. Si j'ai bien compris votre groupe, vous répondez à cela que non, vous ne croyez pas que l'on fermera de raffineries en conséquence de cette loi sur le MMT. Cependant, vous craignez que cette loi ait un effet sur certaines raffineries périphériques, et vous vous préoccupez du précédent législatif qu'on a établi. Vous ai-je bien compris?

M. Pantelidis: Dans une large mesure, vous avez bien résumé notre position, oui.

Le sénateur Whelan: Vous ne croyez pas que nous devons attendre que Vancouver ressemble à la Californie.

M. Perez: Je ne crois pas que Vancouver va attendre. Ce n'est pas nous qui établissons la politique.

Le sénateur Whelan: Nous savons l'effet qu'a le temps à Vancouver. La pollution se loge contre la montagne et redescend jusqu'à Victoria.

M. Perez: L'air est pur dans notre pays qui ne connaît pas les problèmes des autres pays comme les États-Unis. Si nous avons de tels résultats, c'est parce que le gouvernement a pris les bonnes initiatives et obtenu la coopération des industries. Nous ne l'avons jamais contesté. Nous voulons que ça dure.

M. Fischer: Pour maîtriser les problèmes précis qui se posaient dans la vallée du Fraser, la Colombie-Britannique a adopté des restrictions plus sévères, et elle a bien fait.

Mr. Routs: I was personally involved in those negotiations. We did the right thing for British Columbia in my opinion.

Senator Whelan: In the first part of my career, I worked with a minister who was a chemical engineer with a Ph.D. and a master's degree in business. Minister Jack Davis was minister when the environment department was created. I was his parliamentary secretary, so I know a little bit about British Columbia and about Canada. I know a little about the U.S. because I live in the shadow of Detroit, and I know we get pollution from there.

Thomas Jefferson, during the American Revolution, said that no nation shall tell another how it shall be governed. We should be independent in Canada. We feel this is right. You can call it politicizing. Our government policy, as set out in the Red Book as of September 24, 1993, was to ban MMT. I am sure they are aware of that.

Mr. Perez: I know your committee will be considering hearing a second panel of CPPI companies next week.

The Chairman: We have made no decision.

Mr. Perez: I have checked with Parkland, Husky, Sunoco, and Ultramar. They would be very eager to come and talk to you. One of the reasons you should talk to them is that they represent the type of industries which are not represented at this table today. They are one-refinery companies. Some of them may look at the issues of economics and vulnerability differently than the people on this panel. They are the ones who have been the most in touch with their provincial governments, and they may want to give you that perspective also. It does not need to be a two-and-a half-hour session, but I would urge you to consider their request.

The Chairman: We will consider that. Thank you.

The committee adjourned.

M. Routs: J'ai personnellement pris part à ces négociations. À mon avis, nous avons fait ce qu'il fallait faire en Colombie-Britannique.

Le sénateur Whelan: À mes débuts, j'ai travaillé pour un ministre qui était ingénieur chimiste détenteur d'un doctorat et d'une maîtrise en administration des affaires. Jack Davis était ministre lorsque le ministère de l'Environnement a été créé. J'étais son secrétaire parlementaire, et c'est pourquoi je connais un peu la Colombie-Britannique et le Canada. J'en sais aussi un peu sur les États-Unis parce que je vis dans l'ombre de Detroit, et je sais que la pollution nous arrive de là-bas.

Thomas Jefferson, pendant la révolution américaine, a dit qu'aucun pays ne devra dire à un autre comment il doit se gouverner. Le Canada doit être indépendant. Nous estimons que c'est la chose à faire. Vous pouvez bien parler de politisation. La politique de notre gouvernement, telle qu'elle a été articulée dans le Livre rouge du 24 septembre 1993, vise à interdire le MMT. Je suis sûr qu'on le sait.

M. Perez: Je sais que votre comité songe à entendre un second groupe de l'ICPP la semaine prochaine.

Le président: Nous n'avons pris aucune décision en ce sens.

M. Perez: J'ai communiqué avec Parkland, Husky, Sunoco et Ultramar. Ces compagnies désirent vivement se faire entendre. Vous devriez les inviter à comparaître notamment parce qu'elles représentent des industries qui ne sont pas représentées ici aujourd'hui. Il s'agit d'entreprises qui n'ont qu'une seule raffinerie. Certaines d'entre elles entrevoient peut-être la question économique et la question de la vulnérabilité dans une optique différente des gens ici présents. Ce sont les entreprises qui sont les plus près de leurs gouvernements provinciaux, et elles voudront aussi faire valoir cette perspective. Vous n'avez pas besoin d'une séance de deux heures et demie, mais je vous exhorte à accéder à leur requête.

Le président: Nous y songerons. Merci.

La séance est levée.

Tuesday, February 4, 1997

WITNESSES:

Environment Canada:

H.A. (Tony) Clark, Assistant Deputy Minister, Environment Protection Service;

Frank Vena, Chief, Transportation System Division, Air Pollution Prevention Directorate;

Ellen Fry, General Counsel, Legal Services.

Canadian Petroleum Products Institute:

Alain Perez, President.

Imperial Oil Limited:

Brian Fischer, Senior Vice-President, Products and Chemicals.

Petro Canada:

Jim Pantelidis, Executive Vice-President.

Shell Canada Products Limited:

Robert Routs, President.

Le mardi 4 février 1997

TÉMOINS:

Environnement Canada:

H.A. (Tony) Clark, sous-ministre adjoint, Service de la protection de l'environnement;

Frank Vena, chef, Division des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique;

Ellen Fry, avocate générale, Services juridiques.

De l'Institut canadien des produits pétroliers:

Alain Perez, président.

De la Compagnie pétrolière Impériale:

Brian Fischer, vice-président principal, Produits pétroliers et chimiques.

De Petro Canada:

Jim Pantelidis, vice-président exécutif.

Des Produits Shell Canada Limitée:

Robert Routs, président.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Wednesday, October 2, 1996

GUEST SPEAKERS:

Mark Nantais, President, Motor Vehicle Manufacturers' Association;
Don McArthur, President, Association of International Automobile Manufacturers of Canada;
Ron Bright, Ford Motor Company of Canada;
Glenn Bryksaw, Honda Canada Inc.

Tuesday, October 22, 1996

WITNESSES:

Department of Foreign Affairs:

J. Reid Henry, Deputy Director, U.S. Trans-Boundary Division.

Natural Resources Canada:

Bruce Aikens, Regulatory Advisor, Natural Gas Division;

John Foran, Economist, Natural Gas Division.

Canadian Electricity Association:

Hans Konow, President and CEO, Canadian Electricity Association;

Rod Taylor, Vice President, Corporate Strategic and Sustainable Development, Ontario Hydro;

Michel Marcouiller, chargé de programme, Relations gouvernementales, Hydro-Québec;

Ken Adams, Division Manager, Power Planning and Operations, Manitoba Hydro;

Yakout Mansour, Manager, Grid Operations and Interutility Affairs, BC Hydro.

(Continued on previous page)

Le mercredi 2 octobre 1996

CONFÉRENCIERS INVITÉS:

Mark Nantais, président, Association canadienne des constructeurs de véhicules;

Don Mc Arthur, président, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada;

Ron Bright, Ford du Canada Limitée;

Glenn Bryksaw, Honda Canada Inc.

Le mardi 22 octobre 1996

TÉMOINS:

Ministère des Affaires étrangères:

J. Reid Henry, directeur adjoint, Direction des relations transfrontières avec les États-Unis.

Ressources naturelles Canada:

Bruce Aikens, conseiller en matière de réglementation, Division du gaz naturel;

John Fortan, économiste, Division du gaz naturel.

Association canadienne de l'électricité:

Hans Konow, président et chef de l'exploitation, Association canadienne de l'électricité;

Rod Taylor, vice-président, Développement stratégique et durable, Ontario Hydro;

Michel Marcouiller, chargé de programme, Relations gouvernementales, Hydro-Québec;

Ken Adams, gestionnaire de division, Planification et exploitation, Manitoba Hydro;

Yakout Mansour, gestionnaire, Exploitation du réseau et relations avec les autres services publics, BC Hydro.

(Suite à la page précédente)



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chairman:
The Honourable RONALD D. GHITTER

Tuesday, February 4, 1997

Issue No. 6

Second meeting on:
Bill C-29, An Act to regulate interprovincial
trade in and the importation for commercial
purposes of certain manganese-based substances

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-97

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable RONALD D. GHITTER

Le mardi 4 février 1997

Fascicule n° 6

Deuxième réunion concernant:
Projet de loi C-29, Loi régissant le commerce
interprovincial et l'importation à des fins
commerciales de certaines substances à
base de manganèse

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL
RESOURCES

The Honourable Ronald D. Gitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan, P.C.	(or Berntson)
Carney, P.C.	Rompkey, P.C.
Carstairs	Spivak
Cochrane, P.C.	Taylor
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	Whelan, P.C.
Hays	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Ronald D. Gitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Buchanan, c.p.	(ou Berntson)
Carney, c.p.	Rompkey, c.p.
Carstairs	Spivak
Cochrane, c.p.	Taylor
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	Whelan, c.p.
Hays	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, February 4, 1997
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 3:30 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Buchanan, Carstairs, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey, Spivak, Taylor and Whelan. (11)

Other senator present: The Honourable Senator Kinsella. (1)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament and Cathy Piccinin, Legislative Clerk.

WITNESSES:

Canadian Vehicle Manufacturers' Association:

Mark Nantais, President.

Ford Motor Company of Canada Limited:

Mark Hutchins, President;

R.M. Bright, Director, Environment, Energy and Vehicle Safety.

Chrysler Canada Limited:

Yves Landry, President;

Stuart R. Perkins, Director of Engineering.

General Motors of Canada Limited:

Maureen K. Darkes, President;

R.W. (Roger) Thomas, Manager.

Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC):

Don McArthur, President.

Honda Canada:

Ikuo Shimizu, President;

Glenn B. Bryksaw, Auto Compliance Co-ordinator, Service Engineering.

Toyota Canada:

Yoshio Nakatani, President;

Martin Ehmann, Manager Vehicle Compliance Technical Operations.

Nissan Canada:

Kiyoharu Owada, President.

Mercedes-Benz Canada:

Ernest Lieb, President.

The committee, in compliance with its Order of Reference dated Tuesday, December 17, 1996, proceeded to consider Bill C-29, An Act to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 4 février 1997
(12)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 15 h 30, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Carstairs, Cochrane, Ghitter, Hays, Kenny, Rompkey, Spivak, Taylor et Whelan. (11)

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Kinsella. (1)

Également présentes: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement, et Cathy Piccinin, commis parlementaire.

TÉMOINS:

De l'Association canadienne des constructeurs de véhicules:

Mark Nantais, président.

De Ford du Canada Limitée:

Mark Hutchins, président;

R.M. Bright, directeur, Environnement, Énergie et sécurité des véhicules.

De Chrysler Canada Limitée:

Yves Landry, président;

Stuart R. Perkins, directeur des Études techniques.

De General Motor du Canada Limitée:

Maureen K. Darkes, présidente;

R.W. (Roger) Thomas, gestionnaire.

De l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC):

Don McArthur, président.

De Honda Canada Inc.:

Ikuo Shimizu, président;

Glenn B. Bryksaw, coordonnateur de la conformité, Service des études techniques.

Toyota Canada:

Yoshio Nakatani, président;

Martin Ehmann, gestionnaire, Opérations techniques de vérification de la conformité.

Nissan Canada:

Kiyoharu Owada, président.

Mercedes-Benz Canada:

Ernest Lieb, président.

En conformité avec son ordre de renvoi du mardi 17 décembre 1996, le comité examine le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

Mr. Landry, Mr. Hutchins Mr. Darkes and Mr. Nantais all made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

Mr. Owada, Mr. Nakatani, Mr. Shimizu and Mr. Lieb all made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

At 6:40 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

MM. Landry, Hutchins, Darkes et Nantais font tous un exposé, puis répondent aux questions avec l'aide des autres témoins.

MM. Owada, Nakatani, Shimizu et Lieb font tous un exposé, puis répondent aux questions avec l'aide des autres témoins.

À 18 h 40, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 4, 1997

The Standing Senate Committee on Energy, The Environment and Natural Resources met this day at 3:30 p.m. to continue its consideration of Bill C-29, to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances.

Senator Ron Gitter (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: We welcome our panel. Please proceed.

Mr. Yves Landry, President, CEO, Chrysler Canada Limited: Mr. Chairman, thank you for inviting us to come here to share our views on Bill C-29.

As you are well aware, this issue is critical for our industry in order to meet our environmental obligations to consumers and regulators alike. We have therefore assembled a strong team who we trust can answer any of your questions and so allow you to exercise your role of sober, second thought and still proceed to quickly pass Bill C-29.

[*Translation*]

For information purposes, we have distributed to you the brochure prepared by the Canadian Vehicle Manufacturers' Association. I know that you are all quite familiar with the automobile industry. What many people tend to forget is that it is directly or indirectly responsible for one job in seven in Canada and that three major automobiles manufacturers alone have invested more than 10 billion dollars in Canada over the past five years.

I am here today wearing two hats, as President of the Canadian Vehicle Manufacturers Association also as the Chief Executive Officer of Chrysler Canada. I am accompanied by Mark Hutchins, Chief Executive Officer of Ford Canada, Ms. Maureen Kempston-Darkes, Chief Executive Officer of General Motors Canada and Mr. Mark Nantais, President of the Canadian Vehicles Manufacturers' Association of Canada.

[*English*]

Although we are quite confident that we can refer any detailed technical or regulatory questions to Mr. Nantais, we have also brought with us today senior members of our engineering staffs.

Mr. Chairman, let me be clear about the central point of this debate. Elimination of MMT from fuel is part of an international technical consensus on the best approach to reduce emissions from the vehicle system. It is not a brand new, made-in-Canada initiative. It is a significant technical problem for all auto manufacturers around the world.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 février 1997

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 15 h 30 pour poursuivre l'étude du projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

Le sénateur Ron Gitter (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Nous souhaitons la bienvenue à notre groupe d'experts. Veuillez commencer.

M. Yves Landry, président-directeur général, Chrysler Canada Limitée: Monsieur le président, merci de nous avoir invités à vous rencontrer pour partager nos opinions au sujet du projet de loi C-29.

Comme vous le savez, il s'agit pour notre secteur d'une question cruciale, puisque nous souhaitons respecter nos obligations en matière d'environnement à l'égard des consommateurs aussi bien que des agents de réglementation. Nous avons donc réuni une équipe solide qui, nous en sommes convaincus, sera en mesure de répondre à toutes vos questions et ainsi de vous permettre de procéder à un second examen objectif, ce qui est votre rôle, tout en assurant l'adoption rapide du projet de loi C-29.

[*Français*]

Comme aide-mémoire, on vous a distribué la brochure préparée par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Je sais que vous connaissez tous assez bien l'industrie de l'automobile. Ce que bon nombre de gens oublient, c'est qu'elle est directement ou indirectement responsable d'un emploi sur sept au Canada et qu'à eux-seuls, les trois grands de l'automobile ont investi au-delà de dix milliards de dollars au Canada depuis cinq ans.

Ma présence parmi vous aujourd'hui revêt donc une double fonction, celle de président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, jumelée à celle de président-directeur général de Chrysler Canada. Je suis accompagné de Mark Hutchins, président-directeur général de Ford du Canada, de Mme Maureen Kempston-Darkes, présidente-directrice générale de General Motors du Canada et de M. Mark Nantais, président de l'Association des fabricants de véhicules motorisés du Canada.

[*Traduction*]

Bien que nous croyions pouvoir confier toute question technique ou réglementaire à M. Nantais, nous sommes accompagnés de certains de nos ingénieurs principaux.

Monsieur le président, permettez-moi de préciser très clairement le point crucial du débat. L'élimination du MMT du carburant fait l'objet d'un consensus international parmi les experts techniques pour ce qui est du meilleur moyen de réduire les émissions des systèmes des véhicules. L'initiative n'est ni nouvelle, ni canadienne. Pour l'ensemble des fabricants d'automobiles, un peu partout dans le monde, elle correspond à un problème technique important.

We have all come to this conclusion independently of one another and this in Stuttgart, Germany, in Toyoto City, Japan and in Detroit, U.S.A.

Canada is the centre of this issue.

North America has the toughest emission control standards in the world. In response, we have developed excellent emission control systems. These systems, however, are predicated upon the availability of MMT-free fuel, which is the norm in the U.S. and which we were assured by the Canadian government would be made available here.

Alternatives to MMT are available internationally. In the U.S. for example, ETBE and MTBE, are already available and other ready available alternatives are quite acceptable.

[Translation]

I would also like to mention that this is not a new issue for us. On the contrary, MMT gasoline has been a cause of concern for us since it was developed some 20 years ago and adopted as an alternative in order to increase octane levels in unleaded gasoline.

In 1985, Environment Canada ordered an independent study to determine the impact of MMT on vehicle emissions. The study was conducted by a multi-party working group representing the petroleum and automobile industries, the government and the Ethyl company, under the direction of the Committee on Standardization of Forms of the Canadian General Standards Board. The study ended in 1986.

The main finding of the study was to recognize that MMT increased exhaust emissions of hydrocarbons. As a direct consequence of this finding, since 1986 Transport Canada has been monitoring standards on exhaust systems of new vehicles through vehicles using MMT-free fuel.

At first, we were particularly concerned about the clogging up of spark plugs and plugging of catalysts. However, since the development of the second generation of diagnostic computers, better known as the OBD system, we have seen the emergence of more serious technical problems

[English]

MMT in fuel will prevent us from meeting current B.C. emission standards and Transport Canada's proposed 1998 vehicle emission regulations, which were predicated on the availability of MMT-free fuel.

MMT in fuel will cost consumers significantly for unnecessary repairs. MMT in fuel will irritate consumers with activated warning lights and unnecessary, time-consuming diagnostics. Lastly, MMT in fuel will worsen air quality in Canada.

Chacun de notre côté nous avons tiré les mêmes conclusions, que ce soit à Stuttgart, en Allemagne, à Toyoto City, au Japon, et à Detroit, aux États-Unis.

Le Canada se situe au coeur même de la question.

C'est en Amérique du Nord que les normes de limitation des polluants sont les plus rigoureuses. Nous avons donc mis au point d'excellents systèmes de limitation des émissions. Cependant, de tels systèmes présupposent la disponibilité de carburants sans MMT, ce qui est la norme aux États-Unis, et devait l'être également ici, selon les assurances que nous avait données le gouvernement canadien.

Or, il existe des produits de remplacement du MMT. Aux États-Unis, par exemple, le ETBE et le MTBE sont déjà disponibles, et d'autres produits de rechange déjà facilement disponibles sont fort acceptables.

[Français]

J'aimerais de plus mentionner que le dossier n'est pas nouveau pour nous. Au contraire, l'essence au MMT est à l'origine de nos préoccupations depuis sa venue il y a quelques vingt ans alors qu'elle avait été adoptée comme solution de rechange afin d'augmenter l'octane dans l'essence sans plomb.

En 1985, Environnement Canada ordonnait une étude indépendante pour déterminer l'impact du MMT sur les émissions des véhicules. L'étude a été effectuée par un groupe de travail multipartite réunissant des intervenants des industries pétrolière et de l'automobile, du gouvernement et de la compagnie Ethyl, sous la direction du comité de la normalisation des formulaires de l'Office des normes générales du Canada. Cette étude a pris fin en 1986.

La conclusion primaire de l'étude reconnut que le MMT augmentait l'émission d'hydrocarbures par le système d'échappement. En conséquence directe de ce constat, Transports Canada contrôle depuis 1986 les normes sur les systèmes d'échappement des véhicules neufs en se servant de véhicules qui font usage de carburant sans MMT.

Au premier abord, on était surtout préoccupés par l'encrassement des bougies et le colmatage des catalyseurs. Or, depuis la venue de la deuxième génération d'ordinateurs diagnostiques, mieux connus sous le nom d'analyseur OBD II, la gravité des problèmes techniques a pris de l'ampleur.

[Traduction]

La présence de MMT dans le carburant fera en sorte que nous ne pourrions respecter les normes antipollution actuelles de la Colombie-Britannique et la réglementation relative aux émissions des véhicules proposée par Transports Canada pour 1998, qui supposaient la disponibilité de carburant sans MMT.

La présence de MMT dans le carburant coûtera passablement cher aux consommateurs en réparations superflues. Elle sera pour eux une source d'irritations, puisqu'elle fera déclencher les voyants lumineux et les obligera à perdre du temps à faire faire des diagnostics. Enfin, la présence de MMT dans le carburant entraînera une détérioration de la qualité de l'air au Canada.

Ladies and gentlemen, my colleagues from Ford of Canada, General Motors of Canada, and all other manufacturers around the world agree with this assessment of the situation.

I would also like to outline Chrysler's own situation. The 1997-model Chrysler vehicles were shipped with the OBD-II emission control system which is vulnerable to MMT and subject to aggravate our customers. Warnings about the use of fuel containing MMT are included in our 1997 owners' handbooks. It is likely that we will be forced to remove the advanced emission control systems from 1998 cars if Bill C-29 is not passed promptly. We will have to make that decision soon.

We have already cancelled the introduction of Canada's first lower emission vehicle, the Green Neon, despite the fact that we had announced in 1995 that this car would be available in B.C. and elsewhere in Canada starting in 1997.

I will now hand over to my colleagues Mr. Mark Hutchins and Ms Maureen Darkes who will clearly outline the impacts of not passing Bill C-29 promptly on both the industry in general and their companies in particular. We will then hand over to Mr. Mark Nantais, president of the Canadian Vehicle Manufacturers Association, who will briefly review the technical aspects of the impact of MMT on our systems.

Mr. Mark Hutchins, President, Ford Motor Company of Canada: For the record, my name is Mark Hutchins, I am president and CEO of Ford Motor Company of Canada. I very much appreciate the opportunity to speak to you today about Bill C-29. It is a subject of critical importance to Ford, our dealers and, most importantly, our customers.

It will not come as a surprise to some of you present today when I tell you that Ford of Canada is not solely in the business of manufacturing and selling cars and trucks. Even though we did assemble over 500,000 vehicles and sold over 270,000 cars and trucks to Canadian consumers last year.

Put simply, we as a company recognize we are truly in the business of providing customer satisfaction. A successful automotive company in 1995 is one which accurately determines what the customer wants and provides it in the most cost-effective and efficient manner.

Today's customers both in Canada and around the world, where we export our products, are demanding high quality, technologically sophisticated vehicles which perform to the highest standards and do so in the most environmentally friendly manner.

To meet the needs of consumers, today's vehicles are equipped with the most technologically sophisticated environmental safeguard equipment. The heart of this equipment is the OBD-II, which is our on-board diagnostics systems second generation. It is a fully integrated emissions control system. This was the product

Mesdames et messieurs, mes collègues de Ford du Canada, de General Motors du Canada ainsi que tous les autres fabricants ailleurs dans le monde partagent le point de vue que je viens d'exprimer à ce sujet.

J'aimerais également vous donner certains détails au sujet de la situation chez Chrysler. Nos véhicules de modèle 1997 ont été livrés avec le système de diagnostic intégré OBD-II, un système vulnérable au MMT, et nos clients risquent d'être importunés. Les manuels du propriétaire de 1997 contiennent des avertissements au sujet de l'utilisation de carburant contenant du MMT. Nous serons vraisemblablement obligés d'enlever les systèmes antipollution perfectionnés des voitures de 1998 si le projet de loi C-29 n'est pas adopté dans les meilleurs délais. Nous aurons bientôt à prendre une décision à ce sujet.

Nous avons déjà annulé l'introduction du premier véhicule canadien à émissions réduites, la Néon Verte, même si nous avions déjà annoncé en 1995 que cette voiture serait disponible en Colombie-Britannique et ailleurs au Canada à partir de 1997.

Je vais maintenant céder la parole à mes collègues, Mark Hutchins et Maureen Darkes, qui vont vous dire très clairement quelles répercussions aurait sur l'industrie en général et sur leurs sociétés en particulier le fait de ne pas adopter le projet de loi C-29 dans les meilleurs délais. Ensuite nous céderons la parole à M. Mark Nantais, président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, qui vous donnera une brève description technique des répercussions du MMT sur nos systèmes.

M. Mark Hutchins, président, Ford du Canada: Je m'appelle Mark Hutchins. Je suis président-directeur général de la société Ford du Canada. Je suis très reconnaissant de l'occasion qui m'est donnée de vous parler aujourd'hui au sujet du projet de loi C-29. Il s'agit d'une question d'importance cruciale pour Ford, pour nos concessionnaires et, ce qui importe encore davantage, pour nos clients.

Certains d'entre vous ne seront pas surpris que je leur dise aujourd'hui que Ford du Canada ne se limite pas à vendre des voitures et des camions, et ce, même si nous avons assemblé plus de 500 000 véhicules et vendu plus de 270 000 voitures et camions à des consommateurs canadiens l'an dernier.

Bref, l'objectif véritable de notre société consiste à satisfaire la clientèle. Pour réussir en 1995, le fabricant d'automobiles doit déterminer avec exactitude ce que souhaite le consommateur et le lui fournir de la façon la moins coûteuse et la plus efficace possible.

Le consommateur d'aujourd'hui, aussi bien au Canada que partout dans le monde où nous exportons nos produits, exige des véhicules de grande qualité, de haute technicité, qui soient en mesure de répondre aux normes les plus exigeantes et de le faire de la façon la plus écologique possible.

Pour répondre aux besoins de la clientèle, les véhicules fabriqués aujourd'hui sont munis du matériel antipollution le plus avancé sur le plan technique. L'élément clé en est le OBD-II, soit notre système de diagnostic intégré de deuxième génération. Il s'agit d'un système totalement intégré de limitation des émissions.

of development efforts by Ford dating back to the mid-1980s at a cost of several hundred million dollars.

In addition, as you will hear today, other automotive manufacturers have developed their own systems over a similar period of time. The cars and light trucks which we sell today are equipped with the latest vehicle emissions equipment and remove 98 per cent of hydrocarbons, 96 per cent of carbon monoxide and over 90 per cent of oxides of nitrogen from the vehicles' exhaust.

Canadian consumers who purchase and drive these new vehicles do so knowing that emissions from these vehicles are greatly reduced from the levels of only a few short years ago.

This level of environment success, however, will be available to Canadian consumers only if Canadian fuels are MMT-free. The gasoline additive MMT has an extremely negative effect on today's vehicle emissions systems. Vehicles using MMT fuel have significant amounts of manganese deposits on critical components in their system including spark plugs, oxygen sensors and catalytic converters. Degradation of these components leaves to inefficient engine and catalyst performance and increased emissions of pollutants into the atmosphere.

The critical emissions hardware, standard on all vehicles produced today, will not perform as intended when fuels with MMT are used. Canadian consumers, who are demanding more environmentally efficient vehicles and paying for the latest in environmental equipment are being denied the benefits of this technology because of the use of the MMT additive in their fuels.

To make matters worse, not only are Canadian consumers denied the benefits of this environmental equipment, there is an increased likelihood they also face increased vehicle operational costs because of in-vehicle damage caused by MMT.

Through no fault of theirs or Ford's, our customers are subjected to degraded levels of vehicle performance and unnecessary expenses because of the non-availability of the proper fuel for their vehicles.

Each of our customers purchased his or her vehicle in good faith with the understanding that they were getting the best federal vehicle emissions system in North America. Now and as the years go by, they will become increasingly disappointed when they discover that MMT-free fuel, as specified in their owners manual, is not available in Canada.

There is no shortage of data on the impact of MMT on automobiles. As my colleague from Chrysler has already stated, automobile manufacturers around the world, including Ford, have independently designed their own emissions and OBD-II systems and have determined that MMT is detrimental to the effective operation of these systems and to vehicle performance.

C'est l'aboutissement des efforts de mise au point consentis par Ford depuis le milieu des années 80, efforts qui lui ont coûté plusieurs centaines de millions de dollars.

De plus, comme on vous le dira aujourd'hui, d'autres fabricants d'automobiles ont mis au point leur propre système au cours de la même période. Les automobiles et camions légers que nous vendons aujourd'hui sont munis du matériel antipollution le plus récent, qui élimine 98 p. 100 des hydrocarbures, 96 p. 100 de l'oxyde de carbone et plus de 90 p. 100 des oxydes d'azote des gaz d'échappement des véhicules.

Les consommateurs canadiens qui achètent et conduisent ces nouveaux véhicules le font en sachant que leurs émissions sont nettement réduites par rapport aux niveaux d'il y a quelques années seulement.

Cependant, les consommateurs canadiens n'auront accès à un tel niveau de protection de l'environnement que si les carburants canadiens sont libres de MMT. L'additif d'essence MMT a un effet extrêmement néfaste sur les systèmes d'émission des véhicules modernes. L'utilisation de MMT dans l'essence entraîne des dépôts importants de manganèse sur certaines composantes essentielles des systèmes, y compris les bougies d'allumage, les détecteurs d'oxygène et les convertisseurs catalytiques. En se dégradant, ces composantes réduisent l'efficacité du moteur et du catalyseur et accroissent les rejets de polluants dans l'atmosphère.

Le matériel antipollution de pointe qui est la norme pour tous les véhicules produits aujourd'hui n'aura pas le rendement prévu si le carburant contient du MMT. Or, les consommateurs canadiens exigent des véhicules plus efficaces sur le plan de l'écologie et paient pour qu'ils soient dotés de ce qu'il y a de plus avancé en fait de matériel antipollution, et ils sont pourtant privés des avantages de cette technologie du fait qu'ils utilisent du carburant additionné de MMT.

Et comme s'il n'était pas suffisant que les consommateurs canadiens soient privés des avantages des dispositifs antipollution, ils risquent en plus d'assumer des frais d'entretien plus élevés en raison des dommages causés par le MMT à certains organes du véhicule.

Ainsi, sans que ni eux ni la société Ford en soient responsables, nos clients doivent se contenter d'un rendement amoindri et de dépenses superflues du fait qu'ils ne peuvent alimenter leurs véhicules avec le carburant qui convient.

Nos clients ont tous acheté leurs véhicules de bonne foi en étant convaincus qu'ils allaient bénéficier du meilleur système antipollution en Amérique du Nord, selon les normes fédérales. Or, à l'heure actuelle et pour les années qui viennent, ils seront de plus en plus déçus à mesure qu'ils se rendront compte que le carburant sans MMT recommandé dans leur manuel du propriétaire n'est pas disponible au Canada.

Il ne manque pourtant pas de données sur les effets du MMT sur les automobiles. Comme l'a déjà signalé mon collègue de Chrysler, les fabricants d'automobiles du monde entier, y compris Ford, ont mis au point de façon autonome leur propre système de diagnostic intégré de deuxième génération et ont constaté que le MMT nuit au fonctionnement efficace de ce système et au rendement du véhicule.

There has been no shortage of discussion on this issues. As early as 1984, a series of discussions with and submissions to government outline the actual and future difficulties with MMT. The government and the oil industry were informed in advance that MMT would damage the new emission systems being developed to meet increasingly tough emissions standards.

The oil industry itself recognized this fact in its 1984 submission to government, a copy of which was provided to you.

The government began actively to address this issue by passing Bill C-29 and conveying this bill to the Senate for approval. The Senate now has the opportunity to do the right thing for the environment and consumers across Canada. It can quickly pass Bill C-29.

The issue has become critical to Ford in a very practical way. On February 13, 1997, Ford of Canada will introduce to the public the new 1998 model year Ford Windstar, built for the world by the 3500 men and women at our assembly plant in Oakville, Ontario.

The Windstar will be the first 1998 model year product introduced in Canada but because of the non-availability of MMT-free fuels, this Canadian-made vehicle can meet neither the proposed Canadian federal emissions standards nor the provincial standard set in British Columbia. In fact, without MMT-free fuel, over time no vehicles in Canada will meet the 1998 emissions standard. Because over 85 per cent of the Windstars we produce are exported for sale to the United States, every Windstar leaves our Oakville assembly plant with a full tank of MMT-free gasoline. Do you know who sells this gasoline to us? A Canadian fuel company. However, unlike 1998 Windstars shipped to consumers in the U.S., for those that are sold to our Canadian owners, that will be their last tank of MMT-free fuel unless Bill C-29 is passed. It is ironic, but more importantly it is downright unfair to our Canadian consumers.

Think about it. Twenty vehicle manufacturers that sell vehicles in Canada each independently and confidentially designed their own vehicle emissions and OBD-II systems, and they are all telling you the same thing: They are experiencing MMT-related systems degradation and failures. There is no more telling evidence than that or we would not be here.

I strongly urge you to do the right thing for Canada and pass Bill C-29 now.

In summary, the use of MMT in Canadian fuels leads to shortened lives for vehicle emissions systems, added vehicle operational expense and negative impacts for the environment. The additional fuel costs when MMT is removed, as shown by both government and private studies, is projected at less than a quarter cent per litre, or around \$5 per year for the average motorist, assuming that the oil companies pass this cost on to

La question a fait l'objet d'abondantes discussions. Dès 1984, les pouvoirs publics ont participé à diverses discussions et ont été saisis de propositions qui définissaient quels étaient et quels allaient être les problèmes liés au MMT. Les pouvoirs publics et le secteur pétrolier savaient à l'avance que le MMT allait être nuisible aux nouveaux systèmes d'émission dont la mise au point visait la conformité à des normes anti-émissions de plus en plus rigoureuses.

Les représentants du secteur pétrolier eux-mêmes le reconnaissent dès 1984, comme en fait foi un mémoire qu'ils ont soumis au gouvernement à l'époque et que vous avez reçu.

Le gouvernement a cherché à résoudre le problème en adoptant le projet de loi C-29 et en le renvoyant au Sénat pour approbation. Le Sénat a maintenant l'occasion d'agir dans l'intérêt de la protection de l'environnement et des consommateurs de l'ensemble du pays. Il lui suffit d'adopter rapidement le projet de loi C-29.

Le problème est crucial pour Ford, et ce, à un niveau très pratique. Le 13 février 1997, Ford du Canada présentera au public le nouveau modèle Ford Windstar de l'année 1998, construit pour le marché mondial par les 3 500 hommes et femmes de notre usine de montage d'Oakville, en Ontario.

La Windstar sera le premier modèle de l'année 1998 offert au Canada. Cependant, en raison de la non-disponibilité de carburant sans MMT, ce véhicule fabriqué au Canada ne peut respecter ni les normes fédérales canadiennes en matière d'émissions ni celles de la Colombie-Britannique. Par ailleurs, en l'absence de carburant sans MMT, tous les véhicules au Canada finiront par ne pas répondre aux normes d'émission de 1998. Étant donné que plus de 85 p. 100 des Windstar que nous produisons sont exportées aux États-Unis, chaque Windstar quitte Oakville avec un plein réservoir d'essence sans MMT. Savez-vous qui nous vend cette essence? C'est un fournisseur d'essence canadien. Cependant, contrairement aux Windstar 1998, expédiées à des clients aux États-Unis, celles qui seront vendues à nos propriétaires canadiens ne feront plus jamais le plein d'essence sans MMT, à moins que le projet de loi C-29 ne soit adopté. C'est paradoxal, mais c'est surtout injuste pour nos consommateurs canadiens.

Pensez-y bien. Vingt fabricants de véhicules qui vendent des véhicules au Canada ont, chacun de leur côté et dans le plus grand secret, conçu leur propre système de limitation des émissions et de diagnostic intégré, et ils en arrivent tous au même constat: le MMT entraîne la dégradation et le mauvais fonctionnement des systèmes. On peut difficilement trouver mieux comme preuve, sinon nous ne serions pas ici.

Je vous exhorte fortement à agir dans l'intérêt du Canada en adoptant le projet de loi C-29 dès maintenant.

En bref, l'utilisation du MMT dans le carburant canadien abrège la vie des systèmes d'émission, accroît les frais de fonctionnement des véhicules et a des effets néfastes sur l'environnement. Les coûts additionnels de carburant attribuables à la suppression du MMT, comme le montrent des études effectuées aussi bien par le gouvernement que par des entreprises privées, représenteraient moins d'un quart de cent le litre, soit

Canadian consumers. This is a very small price to pay, particularly when it is balanced against the very large expenditure already made by Canadian consumers for the latest in on-board vehicle emissions equipment. New vehicle buyers in Canada pay over \$2 billion per year in total for emissions equipment in their cars and trucks. This very considerable cost to consumers alone makes any potential fuel or refinery cost increases pale by comparison. Ford of Canada, along with the rest of Canada's automotive industry, has done its part to produce vehicles with the latest in environmental safeguards. Now it is up to the Senate to ensure Canadians have MMT-free fuel so we can move forward toward a cleaner environment in Canada.

Thank you. I will turn this over to Maureen Darkes.

Ms Maureen K. Darkes, President, General Motors of Canada Limited: For the record, my name is Maureen Kempston Darkes. I am President and General Manager of General Motors of Canada.

Our company and all automobile companies in Canada have had great success in substantially reducing vehicle emissions since the 1970s. As Mr. Hutchins pointed out, the three regulated emissions — hydrocarbons, carbon monoxide and oxides of nitrogen — have been reduced by 98, 96 and 90 per cent respectively on all new cars. As newer, cleaner vehicles replace older ones, these emissions will continue to decline. We are committed to achieving further reductions but we are constrained by the presence of MMT in Canadian gasoline. This is the reason we are before you today.

On-Board Diagnostics-II system, or OBD-II, is a state-of-the-art second-generation diagnostics technology which monitors the engine and emissions-control system and alerts the driver to malfunctions through a warning light on the dash board. These systems are an important component of our emission-control strategy, because data show that a small proportion of vehicles on the road are what we term "gross emitters." They have been tampered with, improperly serviced, misfuelled, or some element of the emission-control system is not functioning properly. We estimate that these vehicles represent less than one-quarter of the vehicle miles travelled today but produce as much as two-thirds of total emissions. OBD-II systems are designed to identify emission increases of very small magnitude on new cars. Across the entire fleet, this significantly reduces real-world emissions.

When Canadian oil companies collectively declined to make available MMT-free gasoline to Canadian motorists voluntarily, we at General Motors were left with no alternative but to modify

environ 5 \$ par année pour l'automobiliste moyen, si l'on suppose que les sociétés pétrolières canadiennes transfèrent ce coût au consommateur canadien. Voilà qui est bien peu, compte tenu des dépenses très considérables que consentent les consommateurs canadiens pour se doter du matériel antipollution intégré le plus récent. Au Canada, les acheteurs de nouveaux véhicules paient chaque année plus de 2 milliards de dollars pour l'achat de matériel antipollution dont sont dotées leurs automobiles et camions. Voilà qui est très considérable. Par comparaison, les coûts accrus potentiels du carburant ou du raffinage sont quasi insignifiants. Ford du Canada, de même que les autres fabricants d'automobiles canadiens, a contribué à produire des véhicules dotés des dispositifs de protection de l'environnement les plus récents. Au tour maintenant du Sénat de veiller à ce que les Canadiens disposent de carburant sans MMT, de manière à ce que nous puissions tous faire ensemble des progrès en matière d'assainissement de l'environnement.

Merci. Je céderai maintenant la parole à Maureen Darkes.

Mme Maureen K. Darkes, présidente, General Motors du Canada Limitée: Je m'appelle Maureen Kempston Darkes. Je suis présidente-directrice générale de General Motors du Canada.

Notre société, comme tous les autres fabricants de véhicules automobiles du Canada, a fort bien réussi à faire réduire les émissions des véhicules depuis les années 70. Comme l'a signalé M. Hutchins, les trois types d'émissions faisant l'objet d'une réglementation — les hydrocarbures, l'oxyde de carbone et les oxydes d'azote — ont été réduites de 98, 96 et 90 p. 100 respectivement pour toutes les nouvelles voitures. À mesure que les nouvelles voitures plus propres remplaceront les plus anciennes, les émissions vont continuer de baisser. Nous souhaitons aller encore plus loin en matière de réduction. Cependant, la présence de MMT dans l'essence canadienne nous limite. Voilà pourquoi nous comparaissons aujourd'hui devant vous.

Le système de diagnostic intégré OBD-II représente une technologie de deuxième génération de fine pointe en matière de diagnostic. Ce système contrôle le moteur et le système antipollution et prévient le conducteur de toute défaillance grâce à un voyant lumineux. Nous misons beaucoup sur de tels systèmes dans le cadre de notre stratégie de limitation des émissions, puisque, d'après les données, une faible proportion des véhicules qui circulent sur les routes font partie de la catégorie de ceux que nous appelons les «gros émetteurs». Il s'agit de voitures qui ont été modifiées, qui n'ont pas été bien maintenues, qui ont été mal alimentées en carburant, ou dont une composante du système antipollution ne fonctionne pas comme elle le devrait. Selon nos estimations ces véhicules représentent moins du quart des véhicules-milles parcourus aujourd'hui, mais produisent au moins les deux tiers des émissions totales. Les systèmes OBD-II sont conçus pour détecter de très faibles augmentations d'émissions. Pour l'ensemble du parc automobile, on peut en arriver à une réduction considérable des émissions.

Lorsque les sociétés pétrolières canadiennes ont décidé ensemble qu'elles n'allaient pas de leur plein gré fournir une essence sans MMT aux automobilistes canadiens, nous n'avons eu

portions of the OBD-II systems so our customers would not be exposed to the nuisance and annoyance of warning lights coming on as a result of manganese deposits in the engine from MMT in gasoline. We were concerned that not only would this create an immediate inconvenience but in the long term it would reduce driver confidence in vehicle on-board diagnostics as an important feature of their emission-control system.

This was expected to be a temporary measure until MMT-free gasoline was made available to Canadian motorists. General Motors engineers have been concerned for many years about the impact of manganese deposits on combustion chambers and vehicle emission-control equipment. As far back as 1988, Transport Canada acknowledged the negative impact of MMT on emission control equipment by sanctioning mileage accumulation for certification testing to be done on fuels that were MMT-free. Even Ethyl Corporation agrees that 80 per cent of manganese in MMT deposits and accumulates in the power train of our automobiles. For every 160,000 kilometres travelled, as much as a half pound of manganese accumulates in the engine and related components of the vehicle. This has a direct impact on the functioning of the OBD-II system.

General Motors data, some of which we have shared with representatives of all major Canadian petroleum companies, indicate that our customers are already experiencing power-train and emission-control-systems failures at a rate many times greater than in the United States where MMT is not in use. This warranty data is in direct contradiction to Ethyl's data from their test programs which claimed real-world problems would not occur. We also have conclusive test and laboratory data showing that MMT is the sole factor contributing to rapid spark plug deterioration.

Senators, I should like permission to hand out some pictures of spark plugs that are in use in vehicles in the United States and vehicles in Canada. You will see that spark plugs in use in the United States, travelling very long distances, continue to operate as designed. On the other hand, you will see that spark plugs in use in Canada, where MMT is present in the gasoline, begin to fail at very low kilometre ratings.

Accumulation of manganese on spark plugs causes misfires which in turn leads to increased emissions of unburned hydrocarbon from the engine and carbon monoxide. At the same time, the catalyst, a key emissions-control device, is degraded from the exposure to raw fuel.

In addition, manganese deposits on the catalyst impede its ability to control emissions, leading to higher levels of hydrocarbon, carbon monoxide and oxides of nitrogen emissions. The net effect is that much of the improvement made through advanced automobile design is lost. Degradation in performance can happen as early as several thousand kilometres and worsens

aucun choix chez General Motors, sinon celui de modifier certains éléments des systèmes OBD-II de manière à ce que nos clients ne soient pas indisposés par le déclenchement des voyants lumineux à cause de dépôts de manganèse dans le moteur résultant de la consommation d'essence contenant du MMT. Nous nous inquiétons du fait que cela entraînerait non seulement un désagrément immédiat, mais aussi, à long terme, une baisse de confiance des automobilistes, ces derniers en venant à ne plus se fier au dispositif de diagnostic intégré comme composante clé de leur système antipollution.

Il devait s'agir d'une mesure temporaire, appliquée seulement jusqu'à ce que l'essence sans MMT devienne disponible pour les automobilistes canadiens. Les ingénieurs de General Motors s'inquiètent depuis de nombreuses années des conséquences des dépôts de manganèse pour les chambres de combustion et pour le matériel antipollution des véhicules. Dès 1988, on a reconnu chez Transports Canada les effets néfastes du MMT sur les dispositifs antipollution, et c'est pourquoi on a accepté l'utilisation de carburant sans MMT dans les tests de certification fondés sur l'accumulation du kilométrage. Même Ethyl Corporation reconnaît que 80 p. 100 du manganèse contenu dans le MMT se dépose et s'accumule dans les organes de transmission de nos automobiles. Pour 160 000 kilomètres parcourus, près d'une demi-livre de manganèse s'accumule dans le moteur et les composantes connexes du véhicule. Voilà qui a une incidence directe sur le fonctionnement du système OBD-II.

D'après les données de General Motors, dont nous avons partagé certains éléments avec des représentants de toutes les grandes pétrolières canadiennes, nos clients subissent des pannes touchant les organes de transmission et les systèmes antipollution beaucoup plus fréquemment que les automobilistes des États-Unis, où le MMT n'est pas utilisé. Ces données sur les garanties vont directement à l'encontre des résultats des programmes d'essai d'Ethyl Corporation, selon lesquels aucun problème ne surviendrait en pratique. Également, il ressort clairement de nos données d'essai et de laboratoire que le MMT est le seul agent qui entraîne la détérioration rapide des bougies d'allumage.

Sénateurs, permettez-moi de faire circuler des photographies de bougies d'allumage utilisées dans les véhicules canadiens et américains. Vous constaterez que celles qui ont été utilisées aux États-Unis continuent de fonctionner comme prévu après un plus grand nombre de kilomètres parcourus. Par contre, pour celles qui sont utilisées au Canada, où l'essence contient du MMT, on constate des défaillances à un très faible kilométrage.

Les ratés d'allumage causés par l'accumulation de manganèse sur les bougies entraînent un accroissement des hydrocarbures imbrûlés et de la production d'oxyde de carbone. De plus, le catalyseur, élément clé du système antipollution, subit une dégradation en étant exposé au carburant à l'état brut.

Par ailleurs, le manganèse déposé sur le catalyseur réduit son efficacité, et les émissions d'hydrocarbures, et d'oxydes de carbone et d'azote sont par conséquent plus fortes. Résultat net: une bonne partie des perfectionnements apportés à la conception des automobiles sont annulés dans leurs effets. La détérioration du rendement risque de se produire après quelques milliers de

over time depending on the amount of MMT in the fuel that the customer buys.

Increasingly, our customers are demanding low-maintenance or maintenance-free vehicles. For this reason, and to ensure optimal emission performance, GM and most of the auto industry are introducing long-life spark plugs which require spark plugs to be changed only every 100,000 miles or 160,000 kilometres. However, these spark plugs, like their predecessors, are susceptible to the long-term build-up of manganese deposits. We find it a major customer dissatisfier when a customer requires new spark plugs because of the MMT build-ups before the scheduled useful life is over. This is not a problem General Motors is experiencing in the United States where MMT continues to be banned in air-quality problem areas such as California and the east, and where 18 major oil companies, including the parent companies of some of the biggest opponents of Bill C-29 have voluntarily agreed to provide their customers with MMT-free fuel. Clearly, in the U.S. there is a recognition that fuel quality is part of the air quality solution.

We have advised federal and provincial environment ministers that we propose to offer our Canadian customers the same state-of-the-art emissions control systems as our U.S. customers on a harmonized basis. This allows Canadians to get the maximum air quality benefit at the lowest cost. However, to be able to do so, we need to be sure that additives in gasoline do not foul sophisticated automotive equipment. For example, Transport Canada has proposed in-use emissions standards for 1988 model year vehicles similar to the U.S., which are designed to ensure that vehicles are not only low emission when they leave our factories but also that they stay that way for most of their average useful life. We would like to be able to support these standards because they would result in cleaner air for Canadians, but because of the extent to which MMT degrades the performance of our power train and emission control system, General Motors cannot do so until MMT is out of Canadian gasoline.

The delays in the passage of Bill C-29 are putting us and our customers at serious risk in British Columbia, where the government has mandated the standards which we voluntarily offered to achieve right across Canada. While Chevron is voluntarily making MMT-free fuel available in B.C., to date the other oil companies will not. The government of B.C., our dealers in that province, our customers and the automakers are all counting on prompt passage of Bill C-29 to ensure that we can comply with the B.C. legislation.

General Motors will be bringing its first 1998 models to market in the spring. We are confident that if Bill C-29 is passed quickly, the oil industry will be able to comply quite quickly. For example, some refiners such as Irving already produce MMT-free fuel for the U.S. market. Others such as Imperial Oil already provide

kilomètres seulement et peut s'accroître progressivement selon la teneur en MMT de l'essence qu'utilise le consommateur.

Or, nos clients veulent avoir des véhicules qui exigent peu ou pas du tout d'entretien. Pour cette raison, ainsi que pour réduire au minimum les émissions, General Motors et la plupart des fabricants d'automobiles mettent sur le marché des bougies de longue durée qui n'ont à être changées qu'à tous les 100 000 ou 160 000 kilomètres. Toutefois, tout comme auparavant, ces bougies peuvent finir par s'encrasser de manganèse à la longue. Nous constatons que les clients sont passablement frustrés de devoir acheter de nouvelles bougies et jeter celles qui ont encore une bonne vie utile, tout simplement parce qu'elles sont encrassées de MMT. General Motors ne constate pas le même problème aux États-Unis, où le MMT continue d'être interdit dans les régions où la qualité de l'air est menacée, comme en Californie et dans l'Est, et là où 18 importantes sociétés pétrolières, y compris les sociétés mères de certains des principaux opposants au projet de loi C-29, ont accepté volontairement de fournir à leurs clients du carburant sans MMT. De toute évidence, on reconnaît aux États-Unis que la qualité de l'air passe notamment par la qualité du carburant.

Les ministres de l'Environnement provinciaux et fédéral ont été prévenus que nous comptons harmoniser les mêmes dispositifs antipollution dernier cri pour que nos clients canadiens puissent disposer des mêmes dispositifs que nos clients américains. Ainsi, les Canadiens obtiendront les mêmes avantages maximums sur le plan de la qualité de l'air au prix le plus bas. Toutefois, afin de pouvoir réaliser cela, nous devons avoir l'assurance que les additifs que contient l'essence ne risquent pas d'abîmer les mécaniques automobiles sophistiquées. Par exemple, à l'instar des États-Unis, Transports Canada a proposé d'imposer aux modèles 1988 des normes de rejet lors de l'utilisation qui sont conçues pour garantir non seulement que les véhicules rejettent de faibles quantités d'émissions aux portes de l'usine, mais aussi que cela est maintenu pendant la majorité de leur durée de vie utile moyenne. Nous souhaiterions souscrire à ces normes, car ainsi les Canadiens bénéficieraient d'un air plus propre, mais parce que le MMT abîme le groupe motopropulseur et le dispositif antipollution de nos véhicules, General Motors sera impuissante tant que l'essence canadienne contiendra du MMT.

Si on retarde l'adoption du projet de loi C-29, nous nous trouvons, nous et nos clients, dans une situation épineuse en Colombie-Britannique, car le gouvernement provincial vient de décréter les normes que nous avons volontairement offert de respecter à l'échelle du Canada. La société Chevron offre volontairement sur le marché de la Colombie-Britannique un carburant sans MMT, alors que les autres pétrolières ne le font pas. Le gouvernement de la Colombie-Britannique, nos concessionnaires dans cette province, nos clients et les constructeurs de voitures attendent impatiemment l'adoption du projet de loi C-29 pour pouvoir respecter la loi de la province.

General Motors mettra ses premiers modèles 1998 en vente au printemps. Si le projet de loi C-29 est adopté dans les plus brefs délais, nous sommes sûrs que le secteur pétrolier pourra promptement se conformer à ses dispositions. Par exemple, les entreprises de raffinage comme Irving ont déjà commencé à

millions de litres de MMT-free fuel to all our assembly plants in Ontario and Quebec for plant fill purposes.

We are proud of the enormous strides we have made in reducing emissions from our products and processes. We have spent billions of dollars over the past 20 years developing engines that are more fuel efficient and produce fewer emissions, and we have spent hundreds of millions of dollars in Canada alone reducing emissions from our manufacturing facilities. We have done so because we are committed to being part of the solution to Canada's environmental problems. All we ask is that our customers can buy the necessary cleaner fuel formulations to properly operate their vehicles.

Bill C-29 will ensure MMT-free fuel is available to customers so that Canadians receive the full value of their investment in a new vehicle and the maximum air quality benefits. I ask for your support for cleaner air in Canada by passing Bill C-29 immediately.

I should now like to turn it over to Mark Nantais, who will conclude our presentation with some comments on the way in which MMT affects emissions control systems.

Mr. Mark Nantais, President, Canadian Vehicle Manufacturers' Association: Our association represents Chrysler Canada, Ford Motor Company of Canada and General Motors of Canada, as well as Volvo Canada, Navistar International Corporation, Freightliner of Canada and Western Star Trucks.

We focus on issues of common members, and MMT has been on the top of our list for quite some time. I should like to spend a few minutes providing you with specific information on what MMT does to automobile components and to show you a variety of photographs and samples of such automobile parts that have been collected for you.

As was noted in Mr. Hutchins' comments, there is no shortage of information on the effects of MMT on automobile components. I believe committee members have already received a package of information along this line, which clearly shows you that quite a bit of information that exists. Hopefully, everyone has received that.

Amongst that information are 25 technical papers prepared by the Society of Automobile Engineers. These span the years from 1975 to 1994 and have been prepared by engineers from independent research companies, automotive engineers, as well as Ethyl Corporation. As you will note from the summaries that have been provided with the papers, a large majority demonstrate that MMT damages automobile emission control systems. Interestingly, the only papers which claim any beneficial effects of MMT were prepared by Ethyl Corporation itself. Even so, four out of seven of Ethyl's own papers made reference to some evidence of problems in areas like catalyst plugging, increased emissions and increased particulates due to MMT.

produire du carburant sans MMT pour le marché américain. D'autres, comme Imperial Oil, fournissent déjà des millions de litres de carburant sans MMT à toutes nos usines d'assemblage en Ontario et au Québec pour nos essais en usine.

Nous sommes fiers des réalisations remarquables dues à nos efforts pour réduire les émissions de nos produits et de nos procédés. Nous avons dépensé des milliards de dollars depuis 20 ans pour mettre au point des moteurs à plus haut rendement énergétique qui produisent moins d'émissions, et nous avons dépensé des centaines de millions de dollars au Canada seulement pour réduire les émissions de nos installations manufacturières. Si nous l'avons fait, c'est parce que nous voulons contribuer à résoudre les problèmes environnementaux du Canada. Nous demandons tout simplement que nos clients puissent acheter les carburants plus propres qui leur sont indispensables pour bien faire fonctionner leurs véhicules.

Le projet de loi C-29 va garantir que nos clients pourront compter sur du carburant sans MMT, et les Canadiens pourront ainsi tirer la pleine valeur de leur investissement dans un nouveau véhicule tout en bénéficiant d'une qualité de l'air maximale. Je demande que vous adoptiez le projet de loi C-29 immédiatement afin qu'au Canada l'air soit plus propre.

Je souhaiterais maintenant donner la parole à Mark Nantais, qui va conclure notre exposé en expliquant comment le MMT agit sur les dispositifs antipollution.

M. Mark Nantais, président, Association canadienne des constructeurs de véhicules: Notre association représente Chrysler Canada, Ford du Canada Limitée, General Motors du Canada, de même que Volvo Canada, la Société Navistar International, Freightliner of Canada et Western Star Trucks.

Nous nous occupons des problèmes communs à nos membres, et le MMT vient en tête de liste depuis un bon moment. Permettez-moi pendant quelques minutes de vous donner des renseignements précis sur ce que le MMT cause aux pièces composantes des automobiles, et je vais pour cela vous montrer des photographies et des échantillons de pièces d'automobiles que nous avons réunis à cette fin.

M. Hutchins vous l'a dit tout à l'heure, il existe quantité de renseignements quant aux effets du MMT sur les pièces automobiles. Je crois que les membres du comité ont déjà reçu un dossier là-dessus et peuvent en conclure que ce ne sont pas les renseignements qui manquent. J'espère que chacun a son dossier.

Nous pouvons compter sur près de 25 dossiers techniques préparés par la Society of Automobile Engineers entre 1975 et 1994. Ces dossiers ont été constitués par des ingénieurs qui travaillaient pour des sociétés de recherche indépendantes, des ingénieurs en mécanique automobile, de même que par Ethyl Corporation. Vous pouvez prendre connaissance des sommaires de ces dossiers et vous constaterez qu'une grande majorité d'entre eux prouvent que le MMT endommage les dispositifs antipollution des voitures. Il est intéressant de faire remarquer que les seules études qui vantent les effets bénéfiques du MMT ont été préparées par Ethyl elle-même. Malgré tout, quatre des sept études préparées par Ethyl signalent certains problèmes du côté de

In addition, we have included reports from the University of Waterloo, which conducted an analysis of documentation provided by Ethyl Corporation and which casts doubt on both the methodology and conclusions of procedures that have been used by Ethyl to defend the emission levels associated with MMT.

The simple truth is that every manufacturer of automobiles sold in Canada has separately and independently come to the conclusion that MMT is not compatible with modern systems necessary to achieve the highest national standards of emission control. You have heard this from my colleagues on this panel and I have no doubt that representatives of foreign automobile companies will reiterate this point later today.

Some critics of Bill C-29 have asked for delay in order to implement the so-called independent or third party studies. I submit to you that the wealth of information assembled to date proves that calls for more studies are nothing more than stall tactics.

All of these companies know, from both laboratory testing and practical real world experience, that spark plugs, oxygen sensors, catalysts and other emissions and fuel system components are damaged by MMT. This results in higher frequency of repairs and higher vehicle emissions for automobiles in Canada than in the United States.

In addition to the exhibits made available by General Motors showing that OBD/2 systems are not compatible with Canadian fuels containing MMT, we have brought with us today other samples and illustrations of automobile components so that you have the clearest understanding of the consequences of MMT use.

The first of these is oxygen sensors, one the critical components of the contemporary emission control system.

We ask that you turn your attention to the Ford book. Mr. Chairman, with your permission, I should like to have this circulated to the committee members.

I should like to ask the committee members to turn to the first photograph which shows a comparison of two oxygen sensors: One from a Canadian 1995, 3.8 litre Windstar at approximately 37,000 kilometres, which appears on the left-hand-side of the page; and one on the right, from a U.S. 1995, 3.8 litre Windstar at about 56,000 kilometres. While you are looking at this photograph, I would also like to circulate, for comparison purposes, a brand new oxygen sensor so that you can compare this to both the Canadian and the U.S. sensor that appears in the photograph.

The Canadian oxygen sensor on the left is coated with a reddish brown material which is manganese oxide. The sensor on the right, the one from the U.S. vehicle, operated on fuel that contains no MMT and shows no coating and remains a clean, white colour. The sensor from the U.S. vehicle was fully functional when

l'obturation des convertisseurs catalytiques, sur le plan de l'augmentation des émissions et des particules, problèmes reliés au MMT.

En outre, nous vous avons fourni des rapports de l'Université de Waterloo, qui a procédé à une analyse des documents fournis par Ethyl. Ces rapports mettent en doute les méthodes et les conclusions des procédés utilisés par Ethyl, qui se prononce sur les émissions causées par le MMT.

En clair, tous les fabricants de voitures vendues au Canada se sont prononcés indépendamment après avoir conclu que le MMT n'est pas compatible avec les dispositifs modernes qu'exige le respect des normes nationales les plus rigoureuses de contrôle des émissions. Mes collègues participant à cette table ronde vous l'ont dit, et je suis sûr que les représentants des constructeurs étrangers vous diront la même chose plus tard au cours de la journée.

Certains détracteurs du projet de loi C-29 ont demandé d'en retarder l'adoption afin que l'on procède à de soi-disant études indépendantes. Selon moi, étant donné la quantité de renseignements que nous possédons déjà, cette requête est ni plus ni moins une tactique dilatoire.

Toutes ces sociétés savent, étant donné les essais en laboratoire et l'expérience pratique, que les bougies d'allumage, les détecteurs d'oxygène, les convertisseurs catalytiques et les autres composants des dispositifs de rejet et de consommation du carburant sont endommagés par le MMT. Cela signifie des réparations plus fréquentes et des quantités d'émissions plus élevées au Canada qu'aux États-Unis.

Outre les vignettes que General Motors a préparées et qui indiquent que les systèmes de diagnostic intégrés de deuxième génération ne sont pas compatibles avec les carburants canadiens contenant du MMT, nous souhaitons vous montrer aujourd'hui d'autres échantillons et illustrations de pièces d'automobiles afin que vous compreniez mieux les conséquences de l'utilisation du MMT.

Il y a tout d'abord les détecteurs d'oxygène, qui constituent une composante essentielle des épurateurs d'échappement actuels.

Prenez par exemple le cahier de Ford. Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais distribuer certaines choses aux membres du comité.

Dans une première photographie, on compare deux détecteurs d'oxygène: le premier est celui d'une Windstar 1995, 3,8 litres, canadienne, qui a parcouru environ 37 000 kilomètres, et c'est l'image que vous voyez à gauche de la page. À droite, vous avez le détecteur d'oxygène d'une Windstar, 3,8 litres, américaine, de 1995, ayant parcouru environ 56 000 kilomètres. Entre-temps, j'aimerais distribuer, pour que l'on puisse faire des comparaisons, un détecteur d'oxygène flamant neuf afin que vous puissiez le comparer aux deux détecteurs, le canadien et l'américain que vous voyez sur la photo.

Le détecteur d'oxygène canadien, à gauche, est enrobé d'une substance rougeâtre, qui est de l'oxyde de manganèse. Celui de droite, qui appartient au véhicule américain, alimenté avec un carburant ne contenant pas de MMT, n'est pas enrobé de quoi que ce soit, et il est propre et de couleur blanche. Quand le technicien

removed by the technician; the Canadian sensor had malfunctioned and triggered the malfunction indicator light.

In the case of the Canadian vehicle, the malfunction sensor was removed by the technician. It is important to note that the U.S. vehicle travelled approximately 11,000 kilometres more than the Canadian vehicle and showed no accumulation of manganese oxide and no malfunction.

The remaining photographs of oxygen sensors, which appear on the subsequent pages, show identical problems that were experienced with other pairs of Canadian versus U.S. vehicles. In each case, the Canadian vehicle, which was operated on fuel containing MMT, showed signs of significant manganese oxide coating and triggered the malfunction indicator light.

Another critical component of the emission control system is the catalyst. The function of the catalyst is to convert engine exhaust emissions and to reduce the levels of oxides of nitrogen, hydrocarbon emissions and CO, carbon monoxide, out of the tailpipe.

If you turn to the section on catalysts, we have here a series of photographs illustrating the problem experienced by all vehicle manufacturers. Specifically, the cross-section view of these catalysts clearly show a high level of manganese oxide deposition on the catalyst surface causing measurable impairment of its operation.

If I might just point out for your edification, the reddish-brown material that seem to be caked on most of the surface area of that catalyst is manganese oxide deposition.

Consider the fourth photograph of the catalyst removed from a 1982, 2.3 litre Thunderbird from Alberta at about 214,674 kilometres. Compare that to the catalyst from the 1987, 2.3 litre Thunderbird at 190,476 kilometres from Philadelphia, Pennsylvania. These vehicles are fully comparable given the identical engines and emission control systems, yet there is a very dramatic difference in the amount of manganese oxide coating and plugging on the surface of the catalyst from the Canadian vehicle operated with MMT. Analysis of the reddish-brown material which coated the catalyst-active sites was confirmed to be manganese oxide.

Today, also for your interest, I have those actual catalyst bricks with me. Mr. Hutchins is holding the catalyst from the 1987 Thunderbird from the U.S. The other is the catalyst from the Canadian vehicle. Again, this is the photograph that you see there and the very heavy brown coating that coats the surface of the catalyst.

The Chairman: Would you explain the function of the catalyst for those of us with a less technical background, which is probably all of us?

a retiré ce détecteur d'oxygène du véhicule américain, il fonctionnait encore parfaitement bien. Le détecteur canadien comportait des défauts, à telle enseigne que le voyant indicateur de dérangement s'était activé.

Dans le cas du véhicule canadien, le détecteur défectueux a été retiré par le technicien. Il est important de faire remarquer que le véhicule américain a pu rouler 11 000 kilomètres de plus que le véhicule canadien sans que l'on puisse constater une accumulation d'oxyde de manganèse ou une défectuosité quelconque.

Les autres photos de détecteurs d'oxygène que vous trouverez dans les pages suivantes signalent des problèmes identiques pour d'autres couples de véhicules canadiens/américains. Dans chacun des cas, on constate sur le véhicule canadien, fonctionnant au carburant contenant du MMT, des signes d'encrassement à l'oxyde de manganèse et le déclenchement du voyant indicateur de dérangement.

Il y a une autre composante essentielle du dispositif antipollution, et c'est le convertisseur catalytique. Cette composante a pour fonction de convertir les gaz d'échappement et de réduire les niveaux d'oxydes d'azote, d'émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone rejetés par le tuyau d'échappement.

Si vous passez à la section portant sur les convertisseurs catalytiques, vous trouverez une série de photographies qui illustrent le problème que connaissent tous les fabricants de véhicules. On constate plus particulièrement que sur ces convertisseurs catalytiques il y a des dépôts d'oxyde de manganèse, à la surface, qui causent des défaillances de fonctionnement mesurables.

Permettez-moi de vous signaler que le dépôt rougeâtre qui semble collé sur la majeure partie de la surface de ce convertisseur catalytique est un dépôt d'oxyde de manganèse.

Prenez la 4^e photographie, celle du convertisseur catalytique que l'on a retiré d'une Thunderbird 1982, 2,3 litres, ayant circulé en Alberta sur environ 214 674 kilomètres. Comparez ce convertisseur catalytique à celui d'une Thunderbird 1987, 2,3 litres, ayant circulé à Philadelphie, en Pennsylvanie, sur 190 476 kilomètres. Étant donné que ces véhicules sont munis de moteurs identiques et de dispositifs antipollution identiques, on peut tout à fait les comparer, mais il y a une différence énorme, car le convertisseur catalytique du véhicule canadien, ayant fonctionné à l'essence contenant du MMT, est enduit d'un dépôt sur sa surface. L'analyse de ce dépôt rougeâtre qui colle aux parties névralgiques du convertisseur catalytique prouve qu'il s'agit d'oxyde de manganèse.

J'ai apporté aujourd'hui pour vous les montrer les convertisseurs catalytiques eux-mêmes. M. Hutchins tient entre ses mains le convertisseur de la Thunderbird 1987 américaine. L'autre est celui du véhicule canadien. Vous voyez encore là la photographie qui montre un dépôt brun très dense sur la surface du convertisseur.

Le président: Pouvez-vous nous expliquer comment fonctionne le convertisseur catalytique, car certains d'entre nous n'ont que des notions techniques élémentaires?

Mr. Nantais: I tried to put it in the most simplistic terms I could. Its function is to reduce engine-out emissions of hydrocarbons, NO_x and carbon monoxide out the tail pipe. I would refer you to one of our engineering experts to give you a bit more of an explanation.

Mr. Ron Bright, Director, Environmental Energy and Vehicle Safety, Ford Motor Company of Canada Limited: Basically it carries a catalyst coating which does the conversion. This is normally a precious metal such as platinum, and it has the chemical action of turning the more noxious gases and higher concentration of gases down to the acceptable limits for the standards.

Senator Taylor: I noticed black versus brown. What were the original colours?

Mr. Bright: The colour normally would be a light beige, but it can be various materials.

Senator Taylor: One was black. How do we know the black one is not plugged with black material as much as the brown is plugged with brown material?

Mr. Bright: That is why we have done analysis to show what the deficiencies were. There is a measurable difference in the efficiencies of the two catalysts. In fact, if you look at the plugged area, there is obviously no efficiency because there is no flow through the catalyst.

Senator Taylor: I am looking at your pictures of the three-litre Taurus from New Jersey and Oakville. In my humble opinion, they both look pretty bad. One is black and one is brown. One looks like it is plugged with manganese and the other plugged with carbon.

Mr. Bright: They do have a coating of some things. Over time it does not impair the function of the catalyst near to the effect that the manganese oxide does. There is no question over time that catalysts do lose some efficiency, but very little. In fact, we have a very small window with today's environmental aspects where we can only lose about 1-per-cent to 2-per-cent efficiency. Years ago there was a much wider band of acceptability, but we just do not have that window to work with anymore. The American catalyst in this case does the job for us, and the Canadian catalyst does not.

Senator Spivak: Three compounds are emitted — nitrogen oxide, hydrocarbons and carbon monoxide.

Mr. Bright: Yes. Those are what we call regulated emissions.

Senator Spivak: What about carbon dioxide?

Mr. Bright: There is carbon dioxide as well.

Senator Spivak: I am wondering about the function of the catalyst. Why are there only these three emissions?

Mr. Bright: These are the regulated emissions — hydrocarbon, carbon monoxide and nitrates of oxygen.

M. Nantais: Je vais essayer de réduire les choses au plus simple possible. Le convertisseur catalytique réduit les émissions d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote et de monoxyde de carbone rejetées par le tuyau d'échappement. Je vais demander à un de nos ingénieurs de vous donner de plus amples explications.

M. Ron Bright, directeur, Environnement, Énergie et sécurité des véhicules, Ford du Canada Limitée: Le convertisseur catalytique comporte un revêtement catalytique qui opère la conversion. D'habitude, c'est un métal précieux comme le platine qui produit une réaction chimique permettant de rabaisser les gaz les plus toxiques et les gaz les plus concentrés à une limite respectant les normes.

Le sénateur Taylor: Je remarque du noir et du brun. Quelles sont les couleurs d'origine?

M. Bright: D'habitude, la couleur est beige pâle, mais cela peut varier selon le revêtement.

Le sénateur Taylor: Il y en a un qui est noir. Comment pouvons-nous savoir que celui-là n'est pas obturé par une substance noire, tout comme le brun le serait par une substance brune?

M. Bright: Voilà pourquoi nous avons procédé à une analyse qui a mis en lumière les déficiences. Il y a une différence appréciable d'efficacité entre les deux convertisseurs catalytiques. En fait, sur la surface obturée, il n'y a manifestement aucune efficacité, car rien ne passe à travers le catalyseur.

Le sénateur Taylor: Je regarde maintenant les photographies des Taurus, 3 litres, du New Jersey et d'Oakville. À mon humble opinion, les deux convertisseurs catalytiques sont en piteux état. L'un est noir et l'autre est brun. Dans un cas, on dirait que l'obturation est due au manganèse et dans l'autre cas, au carbone.

M. Bright: Sur chacun d'eux il y a un enduit. Dans un cas, cet enduit n'est pas aussi néfaste pour le fonctionnement du convertisseur catalytique que l'oxyde de manganèse. Il est indéniable qu'avec le temps les convertisseurs catalyseurs perdent de leur efficacité, mais très peu. En fait, actuellement, étant donné les exigences sur le plan de l'environnement, nous ne pouvons pas nous permettre de perdre plus de 1 à 2 p. 100 d'efficacité. Il y a des années, cette marge était beaucoup plus souple, mais ce n'est plus vrai. Les convertisseurs catalytiques américains nous permettent de respecter les normes actuelles, mais non pas les canadiens.

Le sénateur Spivak: Il y a trois émissions: l'oxyde d'azote, les hydrocarbures et le monoxyde de carbone, n'est-ce pas?

M. Bright: Oui. Il s'agit des gaz qui font l'objet d'un règlement.

Le sénateur Spivak: Et le gaz carbonique?

M. Bright: Il y a aussi le gaz carbonique.

Le sénateur Spivak: Je me demande si le convertisseur catalytique est efficace dans ce cas-là. Pourquoi seulement ces trois émissions-là?

M. Bright: Il s'agit des émissions de gaz visées par un règlement... les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote.

Senator Spivak: And the catalytic converter, or whatever it is, does not convert to screen CO₂.

Mr. Bright: It does not; correct.

Senator Buchanan: With respect to the 1990 Taurus — Kitchener, Ontario-Topeka, Kansas — basically there does not seem to be too much difference between those catalysts.

Mr. Bright: If you look at the Kitchener catalyst, you see that in the middle of the catalyst, many of those cells are pretty well blocked. However, if you look at the other catalyst, you see that while it has turned black, they are pretty clear. The gases are moving through that one freely, whereas they are not moving through the Taurus catalyst.

Senator Buchanan: Why is there such a difference between the Taurus — Kitchener, Ontario-Topeka, Kansas — and the Thunderbird — Vermillion, Alberta-Philadelphia, Pennsylvania?

Mr. Bright: The buildup of manganese oxide is dependent on two basic factors. The first is the amount of fuel going through the unit or the amount of fuel the car is using, which normally translates in most units to the mileage it covers. The second big thing is the amount of manganese in the fuel. This varies from company to company, from area to area and from the amount of different "crudes" they use. One large tank-full at the service station can be different than the next tank-full.

Senator Buchanan: Are you saying there is more manganese in gas in Alberta than in Kitchener, Ontario?

Mr. Bright: There can be, very definitely so. It varies all over the country and by brand.

Senator Cochrane: This brown coating is as a result of the use of MMT; is that what you are saying?

Mr. Bright: Exactly.

Senator Cochrane: Have you looked at other malfunctions? Could this be caused by some electrical malfunction? Could this be caused by some mechanical malfunction? How do you know that MMT has done this?

Mr. Bright: We conducted a series of chemical tests on the materials to show what the composition is. At Ford, we ran a dynamometer test over 42,000 miles where the only difference in the fuel was that MMT was added in the one case. These are the results we consistently see when MMT is in the fuel.

Mr. Nantais: On the point about manganese oxide deposition, which increases with the volume of the fuel used, I would direct you to the last photograph in the booklet. This is the photograph from the 3.0 litre Taurus at 288,000 kilometres from Welland, Ontario. It clearly shows just how severe the problem of plugging can become. Notice the severe plugging of the surface as well as the thickness of that coating. This occurs because, as

Le sénateur Spivak: Et vous me dites que le convertisseur catalytique, ce mécanisme en tout cas, n'a pas d'effet sur le gaz carbonique, n'est-ce pas?

M. Bright: Non, il n'en a pas.

Le sénateur Buchanan: Pour ce qui est de la Taurus 1990 — celle de Kitchener, en Ontario, qui est comparée à celle de Topeka, au Kansas — il ne semble pas y avoir de différence.

M. Bright: Si vous prenez le convertisseur de Kitchener, vous constaterez qu'en son milieu il y a beaucoup de cellules qui sont obturées. Toutefois, en comparant avec l'autre, vous voyez qu'il est devenu noir, mais il est encore libre d'obturation. Cela signifie que les gaz y circulent librement, alors que le convertisseur de la Taurus canadienne ne permet plus cela.

Le sénateur Buchanan: Pourquoi y a-t-il une telle différence entre les Taurus — celle de Kitchener et celle de Topeka — et les Thunderbird — celle de Vermillion, en Alberta, et celle de Philadelphie, en Pennsylvanie?

M. Bright: L'accumulation d'oxyde de manganèse dépend de deux facteurs essentiellement. Elle dépend tout d'abord de la quantité de carburant qui passe par ce dispositif, c'est-à-dire la quantité de carburant consommé par la voiture, ce qui se traduit dans la plupart des cas par le kilométrage de la voiture. L'autre facteur essentiel est la quantité de manganèse que contient l'essence. Cela varie d'une compagnie pétrolière à l'autre, d'une région à l'autre, de la quantité de divers pétroles bruts utilisés. Le plein à une station-service n'est pas identique au plein à la station-service suivante.

Le sénateur Buchanan: Voulez-vous dire qu'il y a plus de manganèse dans l'essence que l'on trouve en Alberta que dans celle que l'on trouve à Kitchener, en Ontario.

M. Bright: C'est fort possible. Absolument. Tout dépend du pays et de la marque.

Le sénateur Cochrane: Cet enduit brun est causé par l'utilisation du MMT, n'est-ce pas?

M. Bright: C'est cela.

Le sénateur Cochrane: Avez-vous pris en compte d'autres défauts? Pourrait-il être causé par une défectuosité électrique? Pourrait-il s'agir d'une défectuosité mécanique? Comment êtes-vous sûrs que ce soit causé par le MMT?

M. Bright: Nous avons procédé à une série d'essais chimiques pour déterminer la composition de cette substance. À la société Ford, nous avons procédé à un essai dynamométrique sur 42 000 milles où la seule différence entre les véhicules comparés tenait au fait que dans un cas le carburant contenait du MMT. Voilà les résultats que nous obtenons systématiquement quand le carburant contient du MMT.

M. Nantais: Pour ce qui est du dépôt d'oxyde de manganèse, qui augmente avec l'augmentation du volume de carburant utilisé, je vous demanderais de vous reporter à la dernière photographie du livret. Il s'agit de la photographie d'une Taurus, 3 litres, ayant parcouru 288 000 kilomètres à Welland, en Ontario. On voit clairement la gravité du problème de congestion ici. Voyez à quel point la surface est obturée et quelle est l'épaisseur de l'enduit.

Ms Darkes pointed out, 80 per cent of the manganese in the fuel is left behind inside the automobile and much of that is inside the catalyst. In such a case, the catalyst loses efficiency and can no longer function well enough to meet the stringent emission standards imposed by the federal government. Because of MMT, the catalyst simply cannot do its job to reduce emissions.

It is important to know that automobile manufacturers must not only certify their vehicles to meet new emission standards or emission standards when new. Manufacturers must also certify their products to conform to in-use standards after specific distances have been travelled. For example, the proposed 1998 Transport Canada and British Columbia regulations require vehicles to pass in-use tests up to 120,000 kilometres. What I have cited are real-world problems experienced by all manufacturers marketing vehicles in Canada.

Mr. Chairman, again with your permission, I would like to circulate a booklet from Chrysler Canada. Chrysler has also provided a series of photographs confirming spark plug misfire, oxygen sensor and catalyst problems.

Spark plug misfire is not a one company or a one spark plug condition. On page 3 of this booklet, the photograph at top of the page shows that a spark plug from a Canadian model vehicle meeting current emission standards is again coated with reddish brown manganese oxide. This photograph is important for several reasons. It depicts what we call a long-life 160,000 kilometer spark plug designed to last for the full useful life of the emission control system. Industry usage of these plugs is increasing because of progressively more stringent emission standards. The photograph depicts a spark plug that has been in use for only 42,000 kilometers, which is only about one-quarter of its expected life. In this case, the fuel used in the vehicle contained only half the maximum allowable level of MMT according to the Canadian General Standards Board.

Once again, compare the Canadian plug with the U.S. long-life spark plug operating on fuel containing no MMT. It remains clear with no noticeable manganese deposits or spark plug tracking.

Chrysler's experiences in Canada with manganese-related problems are no different for oxygen sensors and catalysts than those cited by both domestic and foreign manufacturers.

We all know that in 1995 a United States Federal Court of Appeal decision allowed Ethyl Corporation's MMT registration to proceed. Technically speaking, the U.S. Environmental Protection

Comme l'a signalé Mme Darkes, cela s'explique du fait que 80 p. 100 du manganèse que contient le carburant reste dans la voiture, et une grande partie de ce manganèse se trouve à l'intérieur du convertisseur catalytique. Dans un tel cas, le catalyseur perd de son efficacité et ne fonctionne plus assez bien pour respecter les normes d'émission rigoureuses imposées par le gouvernement fédéral. À cause du MMT, le convertisseur catalytique ne peut plus accomplir sa fonction, soit réduire les émissions.

Il faut savoir que les fabricants d'automobiles ont non seulement à homologuer leurs véhicules pour répondre aux nouvelles normes d'émission ou aux normes d'émission quand elles sont fixées, mais doivent aussi homologuer leurs produits pour qu'ils se conforment à des normes lors de l'utilisation, c'est-à-dire quand une certaine distance a déjà été parcourue. Par exemple, Transports Canada et les autorités de la Colombie-Britannique proposent de nouveaux règlements pour 1998, de sorte que les véhicules devront respecter des normes à l'intérieur d'une fourchette de 120 000 kilomètres d'utilisation. Je vous ai signalé des problèmes réels auxquels sont confrontés tous les constructeurs de voitures sur le marché canadien.

Monsieur le président, avec votre permission, je voudrais distribuer le livret de Chrysler Canada. Chrysler a également réuni une série de photographies qui confirment l'encrassement des bougies d'allumage et l'existence de problèmes dans le cas des convertisseurs catalytiques et des détecteurs d'oxygène.

Les problèmes dans le cas des bougies d'allumage ne sont pas spécifiques à une compagnie, à une seule bougie. À la page 3 de ce livret, vous constaterez que la photographie en haut de la page est celle d'une bougie d'allumage d'un véhicule canadien qui répond actuellement aux exigences des normes d'émission, bougie encrassée par de l'oxyde de manganèse rougeâtre. Cette photographie est importante à plusieurs titres. C'est celle d'une bougie d'allumage de longue durée, 160 000 kilomètres, conçue pour durer durant toute la durée de vie utile du dispositif antipollution. On se sert de plus en plus de ces bougies à cause des normes d'émission plus rigoureuses qui sont désormais imposées. La bougie d'allumage que vous voyez sur cette photographie n'a servi que pendant 42 000 kilomètres, c'est-à-dire pendant environ le quart de sa durée de vie utile escomptée. Dans ce cas-ci, le carburant utilisé ne contenait que la moitié du MMT maximum admis en vertu des normes de l'Office des normes générales du Canada.

Comparez, encore une fois, la bougie canadienne à la bougie d'allumage de longue durée américaine qui ne fonctionne qu'avec du carburant ne contenant aucun MMT. Elle reste propre, n'ayant, aucune trace de dépôt de manganèse ni de cheminement.

D'après l'expérience de Chrysler Canada, les problèmes reliés au manganèse dans les détecteurs d'oxygène et dans les catalyseurs sont les mêmes que ceux mentionnés par les fabricants canadiens et étrangers.

Nous savons tous qu'en 1995 une cour fédérale d'appel aux États-Unis a permis que l'enregistrement du MMT par Ethyl Corporation aille de l'avant. Du point de vue technique, la

Agency's 20-year ban on the use of MMT was overturned on procedural grounds, making MMT usage permissible.

From 1976 to 1995, MMT was not available for use in unleaded gasoline in the United States. Throughout that period, it was available in Canada.

Though the courts in the United States have overturned the ban, it is our understanding that the EPA is actively seeking to reimpose it because the court ruling was based on procedure, not substance, and because the EPA continues to investigate the question of the potential impact of MMT on on-board diagnostic systems.

Also, the use of MMT is still severely restricted despite the court ruling in the United States because MMT cannot be used in gasoline meant for regions classified as non-attainment areas. Generally, these are zones, including large cities, which have significant smog problems and are therefore regulated more stringently than elsewhere. The Canadian equivalent, for instance, would be the Lower Fraser Valley in British Columbia, the Windsor-Quebec City corridor and the Saint John area of New Brunswick.

In the documentation we have provided to you, Mr. Chairman, you will have noted a copy of a California regulation which maintains an outright ban on the use of MMT in gasoline. The result of these federal and state regulations is that MMT, while technically legal in the United States, cannot be used in many of the country's most populated markets.

Moreover, as of September 1996, Amoco, Anchor Gasoline, ARCO, BP, Chevron, Conoco, Exxon, Hess, Marathon Oil, Mobil, Pennzoil, Phillips, Shell, Sun and Texaco all stated that they were not using MMT in United States gasoline. In the statements made by the Environmental Defense Fund, a copy of which I have forwarded, many of these companies went further and said that they had no plans to use MMT in the future. I should like to circulate those comments with your permission, Mr. Chairman. As you will note when you take a look at these, the parent corporations of some of the Canadian companies are, indeed, quoted in this document.

Given all these limitations on the future of MMT use, all automobile manufacturers in the United States continue to develop vehicles which are designed to meet the highest national emission standards and which, incidentally, are not compatible with MMT. It has always been assumed that this substance would not be available in the United States; and, in the automotive industry, that assumption stands.

The Canadian government has stated in the past its desire to harmonize its vehicle emissions and safety standards with the United States. The Canadian automobile industry, which exports 88 per cent of Canadian manufactured vehicles to the United States, wholeheartedly supports this position. Harmonized standards would ensure that vehicles could be produced for the

décision de l'EPA américaine d'interdire pendant 20 ans l'utilisation du MMT a été cassée pour des raisons de procédure, ce qui rendait l'utilisation du MMT possible.

De 1976 à 1995, on ne trouvait pas de MMT dans l'essence sans plomb aux États-Unis, alors qu'il était disponible au Canada.

Même si les tribunaux américains ont cassé l'interdiction, nous croyons savoir que l'EPA cherche par tous les moyens à imposer à nouveau l'interdiction, puisque le jugement du tribunal aurait été fondé sur la procédure, et non pas sur le fond de l'affaire, et parce que l'EPA continue à étudier les répercussions possibles que pourrait avoir le MMT sur les systèmes de diagnostic intégrés.

De plus, l'usage du MMT reste toujours strictement limité, en dépit du jugement des tribunaux américains, tout simplement parce que le MMT ne peut pas être utilisé dans l'essence destinée aux régions considérées comme non accessibles. Il s'agit en général de zones incluant de grandes villes qui connaissent de graves problèmes de fumard et qui sont conséquemment réglementées de façon beaucoup plus sévère qu'ailleurs. L'équivalent canadien de ces zones non accessibles pourrait être, par exemple, le sud de la vallée du Fraser, en Colombie-Britannique, le corridor entre Windsor et Québec et la région de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick.

Dans les documents que nous vous avons fournis, vous remarquerez qu'il se trouve une copie du règlement californien qui maintient une interdiction totale de l'utilisation du MMT dans l'essence. L'imposition conjointe des règlements du gouvernement fédéral et du gouvernement des États fait que le MMT, qui est toujours légal aux États-Unis d'un point de vue technique, ne peut être utilisé sur bien des marchés les plus peuplés du pays.

De plus, depuis septembre 1996, Amoco, Anchor Gasoline, ARCO, BP, Chevron, Conoco, Exxon, Hess, Marathon Oil, Mobil, Pennzoil, Phillips, Shell, Sun et Texaco ont toutes affirmé qu'elles n'utilisaient plus de MMT dans l'essence qu'elles distribuaient aux États-Unis. Dans les déclarations faites par l'Environmental Defense Fund, dont je vous ai fait tenir copie, bon nombre de ces sociétés sont même allées jusqu'à dire qu'elles n'avaient pas l'intention d'utiliser le MMT dans un avenir rapproché. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais que l'on fasse circuler ces déclarations. Vous remarquerez que les sociétés mères de quelques sociétés canadiennes se trouvent citées.

Étant donné toutes ces restrictions qui s'appliqueront à l'utilisation du MMT, tous les fabricants d'automobiles aux États-Unis continuent à mettre au point des véhicules qui sont conçus pour répondre aux normes nationales d'émission les plus élevées, qui, soit dit en passant, ne sont pas compatibles avec l'utilisation du MMT. On a toujours pris comme hypothèse de base que cette substance ne serait pas disponible aux États-Unis, et l'industrie automobile adhère à cette hypothèse.

Le gouvernement canadien a déjà dit qu'il souhaitait harmoniser ses normes d'émission et de sécurité des véhicules avec celles des États-Unis. L'industrie automobile canadienne, qui exporte 88 p. 100 des véhicules fabriqués au Canada vers les États-Unis, souscrit sans réserve à cette déclaration. Une harmonisation des normes ferait en sorte que les véhicules

entire North America market. This would also allow for maximum efficiencies of production and the faster introduction of technological advances across the entire marketplace.

Mr. Chairman, I also will be providing to you a statement which the then MVMA, along with our colleagues from the foreign manufacturers, the AIMC, as well as CPPI, signed in 1994. It is a statement on harmonization indicating their commitment to provide fuels that support U.S. federal emission standards, that support the vehicle manufacturers' ability to certify their vehicles to those standards, including the in-use standards, as well as customer satisfaction, performance and durability. I will be submitting that to your committee because it is indicative of the direction that we as an industry, in conjunction with the petroleum industry, have agreed to go forward on. Unfortunately, we do not see them following through with that commitment.

As well, as all three of my colleagues have outlined, harmonized standards cannot be achieved without the elimination of MMT from Canadian gasoline. Vehicles designed and produced to run on clean gasoline cannot meet performance and durability specifications if they are contaminated by MMT.

If MMT is not removed from Canadian gasoline, Canada will be faced with a serious embarrassment. The proposed 1998 vehicle emission standards will be unachievable. There will be no choice but to proceed with a lesser standard, making Canadian emission controls inferior to those in the United States.

In conclusion, senators, the chief executive officers of three of Canada's largest companies have come forward today to express their extreme concern at Canada's lack of action to date on the issue of MMT. We have, I believe, provided you with information which will help you in your deliberations on this bill. As we have shown, there is no shortage of data confirming all our concerns with MMT. Canada is an anomaly in the world in allowing the use of MMT in gasoline and must act decisively to catch up with the national standards now being set in the United States.

We urge you to move quickly on this issue because, as Mr. Hutchins has said, the first 1998 model year vehicle will be released within days. The sooner this bill is passed through Parliament and brought into effect, the better it will be for all Canadian consumers, the Canadian automobile industry and for overall air quality across Canada.

All of us will be happy to answer any questions you may have concerning our views that you have heard today.

The Chairman: Thank you members of the panel for a well-documented presentation. It raises a number of questions from my colleagues.

pourraient être produits pour l'ensemble du marché nord-américain et permettrait un maximum d'efficacité dans la production et une introduction plus rapide des progrès technologiques dans tout le marché.

Monsieur le président, je vais également vous faire tenir copie d'une déclaration que la MVMA de l'époque, de même que nos collègues fabricants étrangers de l'AFIAC, et l'ICPP ont signée en 1994. Cette déclaration sur l'harmonisation précise que ces derniers s'engagent à fournir des carburants qui répondent aux normes fédérales américaines d'émission et qui aident le fabricant à garantir que ses véhicules respectent ces normes, normes qui incluent le fonctionnement, de même que la satisfaction du client, le rendement et la durabilité. Je vous ferai tenir copie de cette déclaration, puisqu'elle montre bien l'orientation que notre industrie et l'industrie pétrolière ont décidé de prendre d'un commun accord. Malheureusement, cette orientation ne semble pas se traduire par du concret.

De plus, comme mes trois collègues l'ont expliqué à l'unanimité, l'harmonisation ne peut se faire sans que le Canada élimine le MMT de l'essence. Les véhicules conçus et produits dans le but de fonctionner avec de l'essence épurée ne peuvent répondre aux critères de rendement et de durabilité s'ils sont contaminés par le MMT.

Faute de supprimer le MMT de l'essence, au Canada, notre pays se trouvera dans une situation très embarrassante. Il sera impossible d'atteindre les normes d'émission fixées pour 1998, et nous n'aurons d'autre choix que de rabaisser nos normes, ce qui rendra le contrôle des émissions moins strict au Canada qu'aux États-Unis.

Pour conclure, sénateurs, les PDG de trois des plus grandes sociétés canadiennes sont venus aujourd'hui vous faire part de leur inquiétude devant l'inaction du Canada à ce jour en ce qui concerne le MMT. Nous croyons vous avoir fourni suffisamment d'information pour vous permettre de prendre une décision judicieuse. Nous vous avons fourni quantité de chiffres confirmant nos inquiétudes au sujet du MMT. Le Canada est une anomalie dans le reste du monde, puisqu'il continue à permettre l'utilisation du MMT dans l'essence; le gouvernement doit donc agir de façon musclée pour pouvoir rattraper les normes nationales qui sont actuellement imposées aux États-Unis.

Nous vous exhortons à agir promptement, puisque, comme l'a expliqué M. Hutchins, le premier véhicule de l'année 1998 sera mis sur le marché d'ici quelques jours. Plus le Parlement mettra aux voix rapidement ce projet de loi, mieux ce sera pour tous les consommateurs canadiens, pour l'industrie automobile du Canada et pour la qualité de l'air dans notre pays.

Nous répondrons avec plaisir à toutes les questions qui pourraient porter sur ce que nous avons dit.

Le président: Merci de vos exposés fort bien préparés, qui soulèvent beaucoup de questions chez mes collègues.

Senator Kenny: Welcome to the Senate. My first question is: Why are you here? Why are you folks taking up the time of this committee on a fight that you are having with big oil and why have not you resolved it some place else?

Ms Darkes: We have worked diligently to resolve this issue with big oil for several years. I personally met with the presidents of a number of the big oil companies, asking them for their support to resolve this issue. We have been met with an absolute negative response. Frankly, we thought we had this issue resolved back in 1994 when we reached an agreement with the Canadian Petroleum Institute. I will tell you what we agreed to with them. It was this: Fuel supplied to Canadian consumers must be fully compatible with all emission control equipment installed on new vehicles to ensure the proper operation of vehicles, to meet consumer demands and to meet the U.S. federal emission standards; and, fuels commercially available in Canada must not adversely affect the ability of a vehicle to comply with vehicle emission certification standards, in-use emission standards or the performance of the emission control technology for its useful life.

That is the agreement that we reached with the petroleum industry in 1994. That agreement has not been implemented on their part.

We are here today because we need legislation in order to have the appropriate fuels to operate Canadian vehicles. We are concerned that without the immediate passage of this legislation, we will have another series of vehicles on the road today that cannot meet new emission standards, new emission standards that are pending federally and emission standards that are to be in place in British Columbia. We need the legislation. We have done everything we possibly can to seek an agreement with the petroleum industry.

Mr. Landry: Our customers are likely to be dissatisfied when they progress with this and then receive a bill outside of warranty to repair a catalytic converter for between \$600 to \$1,000 or to replace a sensor for \$200. These are all costs that would be borne by someone, whether us or the customer. At one time or another, the MMT gasoline will cause those problems to happen to our customers. It is serious stuff, and that is why we are here.

Mr. Hutchins: First and foremost, it is a customer satisfaction issue, and that is our business. We want to sell another 1.3 million vehicles this year in Canada, and it is incredible that we put those vehicles out knowing — as you see in the pictures, the evidence, and the data — what it does to these vehicles. The ultimate cost, whether it is under warranty or out of warranty, will be borne by the customer.

Le sénateur Kenny: Bienvenue au Sénat. J'aimerais savoir, tout d'abord, pourquoi vous avez demandé à comparaître. Pourquoi utilisez-vous le temps précieux du comité alors que vous menez une guerre contre les grandes compagnies pétrolières et que cette situation pourrait être réglée ailleurs?

Mme Darkes: Cela fait déjà plusieurs années que nous cherchons à régler ce différend avec les grandes compagnies pétrolières. J'ai personnellement rencontré les présidents de plusieurs de ces grandes sociétés pétrolières pour leur demander leur aide. Nous avons toujours essuyé une fin de non-recevoir. À vrai dire, nous croyions que le problème avait été résolu en 1994, au moment où nous avons conclu une entente avec l'Institut canadien des produits du pétrole. L'entente portait sur ce qui suit: le carburant fourni aux consommateurs canadiens devait être compatible avec tous les dispositifs de contrôle des émissions installés sur les nouveaux véhicules pour assurer le fonctionnement convenable de ces véhicules, pour répondre aux demandes des consommateurs et pour respecter les normes d'émission fédérales américaines. De plus, les carburants disponibles à l'échelle commerciale au Canada ne devaient pas empêcher qu'un véhicule respecte les normes de certification s'appliquant aux émissions, ni les normes d'émission en usage, ni même le rendement de la technologie de contrôle de ces émissions pour toute la durée de vie du véhicule.

Voilà l'accord que nous avons conclu avec l'industrie pétrolière en 1994, mais qui est resté lettre morte de leur part.

Si nous sommes ici, c'est parce que nous croyons qu'une loi est devenue nécessaire pour imposer les carburants appropriés aux véhicules au Canada. Faute d'adopter rapidement cette loi, nous retrouverons avec toute une autre série de véhicules aujourd'hui sur les routes qui ne pourront répondre aux nouvelles normes d'émission qui sont en instance à l'échelle fédérale ni aux normes d'émission qui doivent être imposées en Colombie-Britannique. Ce projet de loi est nécessaire, et nous avons fait tout ce qui est en notre pouvoir pour nous entendre avec l'industrie pétrolière.

M. Landry: Nos clients risquent d'être très insatisfaits au fil des mois s'ils doivent se faire facturer une réparation non couverte par la garantie, comme par exemple une réparation d'un convertisseur catalytique coûtant de 600 à 1 000 \$ ou une réparation de 200 \$ en vue de remplacer un détecteur. Tous ces coûts devront être assumés par quelqu'un, que ce soit nous ou le client. L'essence au MMT finira bien à un moment donné ou à un autre par causer des problèmes aux clients. Tout cela est très sérieux, et voilà pourquoi nous sommes ici.

M. Hutchins: D'abord et avant tout, c'est une question de satisfaction des clients, et nous en faisons notre affaire. Nous voulons vendre 1,3 million de véhicules de plus cette année au Canada, et il serait tout de même incroyable de mettre sur la route ces véhicules tout en connaissant fort bien — comme vous pouvez le voir vous-mêmes sur les photos et d'après les données — les conséquences que cela peut avoir sur ces véhicules. Après tout, c'est le client qui en fera les frais, que la réparation soit couverte par la garantie ou pas.

Senator Kenny: The CPPI implied earlier today that the OBD or the OBD-II equipment that you have may not work for a variety of reasons, not just because of MMT. They suggested, without putting words in their mouth, that in fact much of the malfunctioning may be due to other causes. What is your comment?

Mr. Nantais: We have some experts here who could give you a very good answer to that. We will ask Roger Thomas to step toward.

Mr. Roger Thomas, Manager, Automotive Regulatory Activities, General Motors of Canada: The on-board diagnostics system we currently have was probably one of the most technically challenging systems we have ever designed. An immense amount of work went into designing this system, and it is a remarkable system which does act as an on-board inspection and maintenance program for vehicles.

We have had some minor teething problems, and I do stress the word "minor." However, when you look at the effect that MMT is having on our vehicles in Canada, those problems pale by comparison.

Ms. Darkes: CPPI may have been referring to a service bulletin which General Motors issued. The only issues referred to in that service bulletin other than the fuels happened to be extreme weather conditions such as floods, which is a very unusual situation; the use of non-original equipment manufacturer's parts which could cause some problems; and repeated cold weather starts where a vehicle travels 500 yards and stops. I do have a copy of that service bulletin if you would like to have a copy. The main part of the bulletin deals with fuels because that is the issue for OBD-II systems. The other issues are very rare occurrences, but it does indicate that some fuels contain a manganese octane enhancer known as MMT which can affect various components of the vehicle's emission control system. These effects may result in misfire or oxygen sensor DTCs. MMT may also decrease the ability of the catalyst diagnostic to detect actual failures. Low fuel levels could cause fuel starvation, lean engine operation, and eventually a misfire DTC.

I believe this is the bulletin they referred to, but clearly the focus in that bulletin is the fuel component as it relates to OBD-II systems. Any other references are for unique events such as floods.

Mr. Hutchins: It seems ironic to me that, when you consider the northeast states of the U.S. and the data on warranty issues in the U.S. versus Canada, we have a multiple of problems in Canada. It all has to do with spark plugs and catalytic converters and sensors. The only difference between Canada and the U.S. is the fuels.

Le sénateur Kenny: Mais l'ICPP a laissé entendre plus tôt aujourd'hui que le système de diagnostic intégré de première ou de deuxième génération pourrait ne pas fonctionner pour toutes sortes de raisons, et pas seulement à cause du MMT. Sans vouloir me faire leur porte-parole, ces gens ont dit que la plupart de ces problèmes de fonctionnement étaient dus à d'autres causes. Qu'en pensez-vous?

M. Nantais: Nous avons ici des spécialistes qui pourraient vous répondre parfaitement. Je demanderais à Roger Thomas de répondre.

M. Roger Thomas, gérant, Activités de réglementation dans le secteur de l'automobile, General Motors du Canada: Le système de diagnostic qui existe actuellement était sans doute l'un des plus grands défis techniques que nous ayons jamais relevés. Il a fallu un travail considérable pour concevoir ce système, système qui sert de programme intégré d'inspection et d'entretien des véhicules.

Nous avons connu quelques difficultés de mise au point, mais elles étaient mineures. Toutefois, si vous regardez quel effet nocif a le MMT sur nos véhicules canadiens, les problèmes que nous avons eus sont vraiment minimes.

Mme Darkes: L'ICPP faisait peut-être allusion à un bulletin d'entretien publié par General Motors. À part les carburants, les seules autres choses mentionnées dans le bulletin d'entretien se trouvent être les conditions météorologiques extrêmes, telles que les inondations, qui sont extrêmement rares; l'utilisation de pièces d'équipement qui ne sont pas les pièces originales du manufacturier, ce qui peut effectivement entraîner des problèmes; et les démarrages à répétition dans le froid, surtout si le véhicule ne fait que rouler sur quelques centaines de mètres. J'ai ici un exemplaire de ce bulletin d'entretien, si cela vous intéresse. La plus grande partie de ce bulletin porte sur les carburants, car c'est une question importante dans le cadre des systèmes de diagnostic intégrés de deuxième génération. Les autres cas signalés sont extrêmement rares, mais le bulletin signale que certains carburants contiennent un remonte d'octane connu sous l'appellation MMT, qui peut nuire aux diverses composantes du dispositif antipollution du véhicule. Cela peut se traduire par des ratés ou par des DTC dans les détecteurs d'oxygène. Le MMT peut également nuire à la capacité du système de diagnostic du convertisseur catalytique de déceler les ratés qui se seraient produits. Une diminution du niveau du carburant pourrait entraîner des pannes d'alimentation, un appauvrissement du fonctionnement du moteur et, éventuellement, un raté par DTC.

Je crois que j'ai ici en main le bulletin dont auraient parlé ces gens, et il est clair qu'il porte surtout sur le carburant en tant que composante du système de diagnostic intégré de deuxième génération. Hormis cela, on fait allusion à des événements exceptionnels, tels que les inondations.

M. Hutchins: Ce qui me semble ironique, c'est de constater, à la lumière de ce qui se passe dans les États du Nord-est des États-Unis et à la lumière des garanties offertes aux États-Unis par rapport à celles qu'offre le Canada, que nous rencontrons des problèmes multiples au Canada qui ont tous à voir avec les bougies d'allumage, avec les convertisseurs catalytiques et avec

The Chairman: On that point, in fairness to what we were told about your GM service bulletin, Ms Darkes, it said considerably more than that. As I look it, it had one paragraph, a two-liner, which referred to MMT. The balance of it, probably by far the majority of it, referred to other problems. It talked about fuel concerns, improper vapour pressure of the fuel, using fuel with the wrong octane rating, refueling and the fuel cap, mud, environment, vehicle handling, severe vibration, and poor vehicle maintenance, all of which were factors which would have these impacts. In fairness to your own bulletin, I think it said considerably more.

Ms. Darkes: Clearly, senator, not using original manufacturer's is a problem controllable by the consumer. Not putting your fuel cap back on the gas tank is a problem controllable by the consumer. The issue that is not controllable by the consumer here is the quality of the fuel that he gets, and that is what the bulletin addresses. The consumer cannot do much about flooding, but clearly we can all do something about the quality of the fuel.

The Chairman: What about improper vapour pressure? Is that not a technical matter relating to the construction of the vehicle?

Ms. Darkes: Again, we are putting systems on vehicles that deal with vapour pressure and improved results there. The consumer can do nothing about the fuel quality. That is something with which he must be provided.

Mr. Landry: On the average, Mr. Chairman, whatever happens in the States in similar circumstances will happen here as well. The difference between the two is the MMT-related fuel or the absence of MMT in the fuel. That is the controllable difference.

The Chairman: I am sure we will come to that later. I just wanted to intercede on that one point.

Senator Kenny: I believe you said that going to an alternative such as MTBE would be a cost of about \$7 per year per consumer, and then you contrasted that with hundreds of dollars of service calls. Is that the public policy rationale you are putting to the committee, that the absence of this legislation will result in hundreds of dollars of service calls that will be either picked up through the warranty or ultimately by the consumer, versus the \$7 cost? Is it just that simple, from your point of view?

Mr. Hutchins: Again, it is a customer satisfaction issue. It is the right thing to do. The only point I am making is that we have invested millions of dollars into these systems, and we have 15 manufacturers which independently have come up with these systems. By the way, none of them are conducive to MMT.

les détecteurs. Or, la seule différence qui existe entre le Canada et les États-Unis, c'est dans le choix du carburant.

Le président: À cet égard, je me dois de préciser que le bulletin d'entretien de GM dont vous avez parlé, madame Darkes, en dit beaucoup plus long. À première vue, il n'y a qu'un seul paragraphe de deux lignes qui mentionne le MMT. Tout le reste du bulletin mentionne d'autres problèmes. On parle beaucoup de carburant, de déséquilibre dans la pression de vapeur du carburant, de l'utilisation d'un carburant avec le mauvais indice d'octane, du remplissage du réservoir et du capuchon de celui-ci, de la boue, de l'environnement, du comportement routier du véhicule, de vibrations graves et de mauvais entretien, tous des facteurs qui pourraient avoir les mêmes conséquences. Il faut bien avouer que votre bulletin en disait beaucoup plus long.

Mme Darkes: Mais, sénateur, le fait de ne pas acheter des pièces originales, celles du fabricant, constitue un problème que peut gérer le client, tout comme oublier de recapuchonner le réservoir à essence. Mais ce sur quoi le consommateur n'a aucune prise, c'est la qualité du carburant qu'il achète, et c'est justement ce que mentionne le bulletin. Le consommateur n'a aucune prise non plus sur les inondations, mais il peut certainement faire quelque chose pour ce qui est de la qualité du carburant qu'il achète.

Le président: Et le déséquilibre dans la pression de vapeur? N'est-ce pas là un problème technique de construction de l'automobile?

Mme Darkes: Ici encore, nous construisons des automobiles comprenant des systèmes qui permettent d'atteindre un meilleur équilibre de la pression de vapeur. Mais le consommateur ne peut rien changer à la qualité du carburant, puisque ce dernier lui est fourni.

M. Landry: Monsieur le président, on peut dire, l'un dans l'autre, que les problèmes qui surviennent aux États-Unis dans des circonstances semblables se reproduisent ici aussi. La grande différence entre les deux pays, c'est la présence ou l'absence de MMT dans le carburant. Or, c'est cette différence qu'il est possible de supprimer.

Le président: Nous y reviendrons certainement plus tard. Je voulais simplement apporter cette précision.

Le sénateur Kenny: Je crois vous avoir entendu dire qu'opter pour un système de rechange tel que le MTBE coûterait à peu près 7 \$ par année au consommateur, ce qui est minime si on compare cela aux centaines de dollars que coûteraient les réparations. Est-ce là le point de vue politique que vous soumettez au comité, à savoir que faute de loi il en coûtera des centaines de dollars de réparations qui devront être assumées soit par le truchement de la garantie, soit par le consommateur, plutôt que de simples frais de 7 \$? Est-ce si simple que cela, d'après vous?

M. Hutchins: Tout tourne autour de la satisfaction du client, et c'est la bonne chose à faire. La seule chose que j'essaie de vous faire comprendre, c'est que nous avons investi des millions de dollars dans ces dispositifs, et 15 fabricants d'automobiles ont, indépendamment les uns des autres, installé ces dispositifs dans leurs voitures. Soit dit en passant, aucun de ces dispositifs n'entraîne la présence de MMT.

With the investment that has already been made, and with the cost to the consumer of not being allowed to have the system in place to work to its optimum, it could cost the consumer, because of MMT, for a catalyst anywhere between \$600 to \$1,000, spark plugs are \$40 to \$100, and to replace oxygen sensors costs \$200. That is \$1500. It is ironic that \$1500 per vehicle is about what we have per vehicle for these systems, on average.

Senator Kenny: We have heard talk about disconnecting the equipment. What will you do if we do not pass this bill?

Mr. Landry: There are two things that will happen. We will not meet the emission standards for B.C. We will not meet the 1998 emission standards for Canada. We will require a disclaimer on everything we do. We may have to disconnect the OBD-II. Some other consequential decisions will be made which will be deterrent certainly to the type of environment work that has been done in the past.

At one time a few years ago, there was the turn to the four-cylinder engines, and the industry spent \$40 billion over a short period of time to meet the standards. It became more difficult to meet the standards as they were changing, and the OBD-II is the way that has been selected to do that. It has been highly effective in doing so provided that the conditions are respected as far as gasoline is concerned.

If you remove this, I do not know what is next on a short term and what we get for all of the millions of dollars that we have spent on research and development to get to the point we are at now.

Senator Kenny: Is that the position of all three companies?

Mr. Hutchins: As far as Ford Canada is concerned, we commend our colleagues from General Motors because they seemed to have the foresight to take action as far as disconnecting the warning light. We did not do that predicated on our feeling that the government would act in good faith and pass this bill.

Now we are standing with a 1998 model Windstar being put on the road on February 13 and, to be perfectly honest, at this point in time we are undecided about what action to take. We are very hopeful for a speedy resolution of this issue right here. That could save us all a lot of time and trouble.

Ms Darkes: We have disconnected the OBD-II system lights. We are awaiting the outcome of this legislation to determine what we can do for 1998. Very soon our 1998 models are also coming to market, but until we know the resolution of this issue and up to this point, we have the lights disconnected.

Senator Taylor: How optimistic are you that the legislative process would move that fast? It might be the 2001 model that will be affected.

Vous voyez que tout cet argent a déjà été investi dans ces dispositifs; or, si on empêche que le dispositif fonctionne de façon optimale, la simple présence de MMT pourrait coûter au client de 600 à 1 000 \$ s'il doit remplacer son convertisseur catalytique, de 40 à 100 \$ s'il doit remplacer ses bougies d'allumage et 200 \$ s'il doit remplacer son détecteur d'oxygène. Cela fait un total de 1 500 \$. Il est assez ironique de constater que les constructeurs d'automobiles ont déjà investi jusqu'à 1 500 \$ par voiture dans ces dispositifs.

Le sénateur Kenny: On a parlé de débrancher l'équipement. Qu'allez-vous faire si le projet de loi n'est pas adopté?

M. Landry: Deux choses se produiront: d'abord, nous ne pourrions respecter les normes antipollution de la Colombie-Britannique, ni non plus les normes antipollution de 1998 pour l'ensemble du Canada. Nous aurons peut-être également besoin d'une clause d'exonération de responsabilité pour tout ce que nous faisons. Nous devrions peut-être également débrancher le système de diagnostic intégré de deuxième génération. Il y aura sans doute d'autres décisions qui en découleront et qui nuiront peut-être au travail déjà entrepris pour assainir l'environnement.

Il y a déjà quelques années, on a assisté au problème des moteurs à quatre cylindres, et notre industrie a dépensé 40 milliards de dollars en peu de temps pour répondre aux normes. Plus les moteurs changeaient, plus il était devenu difficile de respecter les normes, et la méthode choisie a été celle du système de diagnostic intégré de deuxième génération. Ce système est des plus efficaces, dans la mesure où toutes les conditions sont respectées en ce qui concerne l'essence.

À défaut de cela, je ne sais pas ce qui nous attend à court terme et ce que nous pourrions retirer des millions de dollars que nous avons déjà dépensés en recherche et en développement pour en arriver où nous en sommes aujourd'hui.

Le sénateur Kenny: Les trois compagnies font-elles front commun là-dessus?

M. Hutchins: Ford Canada félicite ses collègues de General Motors d'avoir eu suffisamment de vision pour débrancher le voyant lumineux. Nous n'avons pas bougé, pour notre part, croyant que le gouvernement agirait en toute bonne foi et adopterait le projet de loi.

Or, nous allons lancer dès le 13 février le nouveau modèle Windstar 1998, et, à quelques jours près, nous ne savons toujours pas ce qu'il nous faudra faire. Nous espérons que la question sera réglée rapidement ici même, car cela pourrait nous faire gagner beaucoup de temps et nous épargner bien des ennuis.

Mme Darkes: Nous avons débranché les voyants du OBD-II. Nous attendons l'issue de votre réflexion pour déterminer ce que nous ferons pour 1998. Sous peu, nos modèles de 1998 seront distribués sur le marché, mais tant que nous ne saurons pas ce que vous aurez décidé, nous garderons les voyants débranchés.

Le sénateur Taylor: Comment pouvez-vous être si optimistes et croire que la démarche législative se fera aussi rapidement que cela? La question ne sera peut-être réglée que pour les modèles de 2001.

Mr. Landry: It has been a long wait.

Mr. Hutchins: We have been waiting a long time.

Senator Taylor: I would be interested in asking the president of Ford from which refiner he obtained his MMT-free gasoline in Canada?

Mr. Landry: We obtained it from Esso and Shell.

Senator Taylor: We heard a lot of crying from both of them this morning that it was a very difficult thing to do.

Mr. Landry: We understand, senator, that Irving is supplying it. Those with the capability of producing it are supplying the eastern states with gasoline that is MMT-free.

Senator Taylor: As is Irving refinery and as is Come By Chance.

Mr. Hutchins: There is a high percentage in B.C. Chevron, I think, is about 40 per cent MMT-free in B.C.

Mr. Nantais: That is 40 per cent of the market approximately, but Chevron does produce MMT-free for the lower Fraser River Valley.

Senator Taylor: So it is not a rarity. I am a little puzzled about why you are here, too, as someone has already asked.

If the government puts in emission regulations, and if there is MMT-free gasoline already being refined and marketed, why not just let free enterprise take its course? You can tell purchasers that if they buy this vehicle and use MMT-free gasoline, they will meet the requirements and, if not, the gendarme will be there to test the tailpipe because the emissions will not make the test.

Why not just tell the consumer that they have the choice to use MMT gasoline and it will not pass in the back, or tell them to use it and you stand behind it?

Ms Darkes: We agree that consumers should have that choice. Unfortunately, MMT-free fuel is simply not available in Canada. We had asked the petroleum industry if they would assist in this by having one MMT-free fuel pump available at each and every station. It would be up to the oil industry to determine the best way of doing that. The industry said that they would not do that. So while we are recommending to consumers that they need to use MMT-free gasoline, there is nothing the consumer can do about it today because it is not available to him at the pumps.

Senator Taylor: You have all these little hotshot marketers, like Mohawk in the west, that provide ethanol. Would they not immediately leap into the breach? I can see a place for some senators to quickly get into business if you announce that they should just take MMT-free gasoline. Will it not take over very quickly?

Ms Darkes: We are amazed as you are that, collectively, all the oil companies have refused to provide MMT-free fuel to us. On the other hand, we have had some experience in the past. In

M. Landry: Cela fait longtemps que nous attendons.

M. Hutchins: Nous aussi.

Le sénateur Taylor: J'aimerais savoir du président de Ford de quelle raffinerie il a obtenu son essence sans MMT au Canada?

M. Landry: Nous l'avons obtenue d'Esso et de Shell.

Le sénateur Taylor: Ces deux-là nous ont pourtant dit ce matin que cela leur était très difficile.

M. Landry: Nous savons que c'est Irving qui les approvisionne. Ceux qui sont capables de produire l'essence sans MMT la fournissent aux États de l'Est.

Le sénateur Taylor: Tout comme la raffinerie Irving et celle de Come By Chance.

M. Hutchins: Il y en a beaucoup en Colombie-Britannique. Je crois que Chevron vend de l'essence sans MMT dans 40 p. 100 de la province.

M. Nantais: Chevron fournit 40 p. 100 du marché environ, mais elle produit également de l'essence sans MMT qu'elle distribue dans la partie sud de la vallée du Fraser.

Le sénateur Taylor: Ce n'est donc pas une denrée rare. Je crois qu'on vous l'a déjà dit, mais je suis moi aussi assez surpris de vous voir comparaître.

Si le gouvernement instaure des règlements antipollution, et s'il se trouve que certaines entreprises raffinent déjà et commercialisent déjà de l'essence sans MMT, pourquoi ne laisserait-on pas la libre entreprise suivre son cours? On pourrait dire aux acheteurs de voitures que s'ils utilisent de l'essence sans MMT, ils respecteront les critères, à défaut de quoi les émissions de leurs tuyaux d'échappement feront l'objet de vérifications.

Pourquoi ne pas informer le consommateur et lui dire que s'il utilise de l'essence avec du MMT, vous ne garantirez pas son véhicule, alors que s'il en utilise, vous le protégerez sans réserve?

Mme Darkes: Nous convenons que les consommateurs devraient pouvoir exercer leur choix. Malheureusement, le carburant sans MMT n'est tout simplement pas disponible au Canada. Nous avons demandé aux industries pétrolières de nous aider en s'assurant qu'il y a une pompe distribuant du carburant sans MMT à chaque station-service. Ce serait à l'industrie pétrolière de déterminer la meilleure façon d'y parvenir. Or, l'industrie pétrolière a refusé. Nous avons beau recommander au consommateur d'utiliser de l'essence sans MMT, nous ne pouvons rien faire pour l'aider, puisque cette essence n'est pas distribuée dans les stations-services.

Le sénateur Taylor: Prenez tous ces as de la distribution, comme Mohawk dans l'Ouest, qui fournissent de l'éthanol. Ne pensez-vous pas qu'ils en profiteraient pour sauter à pieds joints dans le marché? Certains sénateurs pourraient même en profiter et s'assurer une bonne part du marché en se lançant dans la vente de l'essence sans MMT. Ne pensez-vous pas que ce type de distribution pourrait supplanter les autres rapidement?

Mme Darkes: Nous sommes aussi surpris que vous de constater que les compagnies pétrolières ont toutes refusé de nous fournir du carburant sans MMT. Par ailleurs, ce n'est pas la

Canada, we needed low sulphur diesel fuel for new diesel engines which we had developed for heavy-duty trucks. Unfortunately, we ran into the same problem. We were not able to get low-sulphur diesel fuel in Canada when it was available in the United States.

As a result, with those new technology engines, we could not bring them into Canada until several years after they were available in the United States. We really faced this problem in many different facets. That is why we are here today, because we need the regulation.

Senator Whelan: Coming from my area and having worked as a tool-and-die maker and in auto parts factories, it is good to see these three so close together.

Senator Taylor: You will never buy a Japanese car again.

Mr. Hutchins: It is only for an hour and a half.

Senator Whelan: What will happen to the warranty on new vehicles if MMT remains in Canadian gasoline? Will you honour the warranty?

Mr. Landry: The multiplicity of the cost is the big decision which we must make ourselves. We are not there yet. We will make that decision soon on the 1998 model. We already have a disclaimer in our warranty saying that MMT is necessary.

Either disconnecting the OBD-II or voiding the warranty is the choice, because if you multiply the cost by the number of cars on the road, it becomes astronomic. None of us individually can support it. It is too much.

Senator Whelan: This morning, when the other people were here, I asked several questions. I also quoted a well-informed son-in-law of ours who is a grand master technician with a General Motors dealership.

The Chairman: We will have to call him as a witness.

Senator Whelan: He is the one who has to fix these bad things that happen because of MMT. He could be a good witness here for these people who have some reservations about MMT doing any damage. He can tell you that, every day, he works on a car and he disconnects a system that is not working right and is destroying or changing the catalytic converter. He is working in the dust. The doctor is telling him he should wear a mask, a coat, and be fully covered and not be subjected to that type of chemical because it is so dangerous.

I have talked to doctors about the dust from these catalytic converters. I have a little radio program that I use and I had a doctor from Manitoba speak to this. We look not just at the mechanical costs but at the health risks. I am sure you must be concerned about that also.

première fois qu'une telle chose nous arrive. Au Canada, nous nous sommes heurtés au même problème à l'époque où nous avions besoin de carburant diesel à faible teneur en soufre pour les nouveaux moteurs diesels mis au point pour les camions lourds. Or, nous avons été dans l'impossibilité de mettre la main sur du carburant diesel à faible teneur en soufre, alors qu'il était disponible aux États-Unis.

Il nous a donc fallu plusieurs années d'attente avant de pouvoir installer nos nouveaux moteurs, alors qu'ils étaient déjà distribués aux États-Unis. C'est donc un problème qui ne nous est pas inconnu. Nous avons donc décidé de comparaître pour réclamer ces règlements.

Le sénateur Whelan: Je suis ravi de constater que les trois grands de l'automobile se serrent autant les coudes, puisqu'ils viennent de la même région que moi et que j'ai moi-même travaillé comme ouvrier-ajusteur de matrices et dans la fabrication de pièces d'automobiles.

Le sénateur Taylor: Vous n'achèterez plus jamais de voiture japonaise.

M. Hutchins: C'est seulement pour une heure et demie.

Le sénateur Whelan: Qu'arrivera-t-il aux garanties visant les nouvelles voitures si on ne retire pas le MMT de l'essence au Canada? Allez-vous respecter votre garantie?

M. Landry: Tout cela dépendra de ce que cela représentera en tant que coûts multiples. Mais nous n'en sommes pas encore là. Nous devons prendre sous peu notre décision eu égard aux modèles de 1998. Mais nous avons déjà inscrit une clause de désaveu de responsabilité dans notre garantie, pour imposer le MMT.

Nous avons le choix de débrancher l'OBD-II ou de désavouer notre garantie, mais si vous multipliez le coût par le nombre de voitures sur la route, cela devient astronomique. Aucun d'entre nous ne pourrait individuellement en assumer les coûts.

Le sénateur Whelan: Ce matin, j'ai posé plusieurs questions aux autres témoins. J'ai également cité un de mes gendres bien informé qui est maître technicien chez un concessionnaire General Motors.

Le président: Il devrait venir témoigner.

Le sénateur Whelan: Il est un de ceux qui doivent réparer les pots cassés quand le MMT fait des dégâts. On pourrait en effet lui demander de venir témoigner et d'expliquer aux sceptiques tous les dégâts que fait le MMT. Il pourrait vous expliquer qu'il répare tous les jours des voitures et doit débrancher quotidiennement des dispositifs qui fonctionnent mal et qui détruisent les convertisseurs catalytiques. Il vous expliquera qu'il travaille dans la poussière et que son médecin essaie de le convaincre de porter un masque et un sarrau qui le protégeraient de pied en cap, de façon qu'il respire moins de ces produits chimiques si nocifs.

J'ai déjà parlé à des médecins de la poussière qui sort de ces convertisseurs catalytiques. J'anime une petite émission de radio et j'ai déjà demandé à un médecin du Manitoba de nous en parler. Ce ne sont pas uniquement les coûts du point de vue mécanique qui nous intéressent, mais aussi les risques pour la santé. Je suis sûr que cela vous préoccupe vous aussi.

Mr. Landry: There is no doubt we are. Mr. Chairman, for the record, I should like the senators to know that Mr. Whelan drives a Chrysler car.

Senator Taylor: Is that why he is always late?

Senator Whelan: I drove a Chrysler since 1950, but my wife has driven a Ford. We also own a GMC product so we are non-partisan.

Mr. Landry: He is also a great politician.

Senator Whelan: In the United States, what do they put in their gas instead of MMT? Do they put anything?

Mr. Nantais: In the United States, generally, they have what they call a higher octane pool. They may not need any additional additive to get that octane, but there has also been wide range use of MTBE which is a readily available and very acceptable alternative to MMT, if indeed it is required there. That is generally the practice.

Senator Whelan: Have you done any testing with your engines or in your whole operation with ethanol? In your pictures, you also show the propane. I imagine that would be the same with natural gas vehicles? The spark plugs and catalytic converters do not show very much damage either, I take it?

Mr. Nantais: On the question of ethanol, vehicle manufacturers, as you will note in the owners' manuals, will accept up to 10 per cent ethanol as part of the gasoline blend. That is perfectly acceptable for their products. Ethanol, by the way, is also another readily available alternative to MMT.

Senator Whelan: I am a strong supporter of ethanol. This morning, the witnesses intimated that some refiners would be closed down. They told us that, in the last 15 years, 12 or 15 refiners have closed down but not because of MMT.

You have financing your car-building by yourselves. You got rid of the banks. Why not get into the oil refining business?

Mr. Landry: They probably started with me, senator. I started my career in the oil industry for about 10 years. Maybe we should get involved in oil refining.

Senator Whelan: What I see in the oil industry today is less and less competition, buying out refineries, closing them down. I am told some of these were very good refineries. I do not see that it would have been such a bad idea because their financial statements are generally pretty good.

Mr. Landry: This is the other point. It is not a question of financial statements. I find it regrettable that we are that far with the process when the need is so clearly identified.

M. Landry: Bien sûr. Monsieur le président, j'aimerais faire savoir aux sénateurs que M. Whelan conduit une voiture Chrysler.

Le sénateur Taylor: Est-ce pour cela qu'il est toujours en retard?

Le sénateur Whelan: Je conduis une Chrysler depuis 1950, mais ma femme conduit une Ford. Comme nous possédons également une voiture GM, vous voyez que nous n'avons pas de parti pris.

M. Landry: Il est également un excellent politicien.

Le sénateur Whelan: Aux États-Unis, qu'ajoute-t-on à l'essence au lieu du MMT? Est-ce qu'on y ajoute quoi que ce soit?

M. Nantais: Aux États-Unis, on y trouve ce que l'on appelle un pool à indice d'octane plus élevé. Il n'est peut-être pas nécessaire d'ajouter quoi que ce soit à l'essence pour obtenir un octane plus élevé, mais on utilise également plus volontiers le MTBE, qui est facilement disponible et qui est une solution de rechange au MMT tout à fait acceptable, dans la mesure où il faut trouver une solution de rechange. C'est ce que l'on fait généralement.

Le sénateur Whelan: Avez-vous essayé l'éthanol dans vos moteurs ou dans vos usines? Dans ce que vous nous avez montré, on trouve aussi le propane. J'imagine que cela devrait être la même chose avec des véhicules alimentés au gaz naturel? J'imagine que les bougies d'allumage et les convertisseurs catalytiques ne sont pas beaucoup endommagés, n'est-ce pas?

M. Nantais: Comme on le signale dans les manuels du propriétaire, les fabricants d'automobiles acceptent jusqu'à 10 p. 100 d'éthanol dans le mélange d'essence. Cela ne nuit en rien à leurs produits. Soit dit en passant, l'éthanol constitue également une autre solution de rechange acceptable.

Le sénateur Whelan: Je suis un fervent de l'éthanol. Ce matin, les témoins ont laissé entendre que certaines raffineries devraient fermer leurs portes. Ils nous ont expliqué qu'au cours des 15 dernières années de 12 à 15 raffineries ont dû fermer leurs portes, mais pas à cause du MMT.

Vous vous êtes débarrassés des banques et vous financez désormais vous-mêmes la fabrication de vos voitures. Pourquoi ne pas vous lancer sur le marché du raffinage du pétrole?

M. Landry: C'est déjà commencé, sénateur: j'ai commencé moi-même ma carrière dans l'industrie pétrolière, et j'y suis resté environ 10 ans. Nous devrions peut-être en effet nous intéresser au raffinage du pétrole.

Le sénateur Whelan: Il y a de moins en moins de concurrence dans le secteur pétrolier aujourd'hui; on rachète les raffineries pour les fermer. Dans certains cas, on me dit qu'il s'agit d'excellentes installations. Cela ne me semble pas être très avisé parce que dans l'ensemble leur situation financière est assez bonne.

M. Landry: Voilà l'autre chose. Ce n'est pas une question de santé financière. Je trouve dommage que nous soyons allés si loin alors que le besoin est bien là.

Forget for a minute the big three that are represented by this witness panel and think of all the other manufacturers that will be making representations to the Senate committee. I am speaking of Honda, Toyota and Mercedes. They will say fundamentally the same thing: It does not work with MMT in the gasoline. It screws up our system. It will cost money to someone some day and it even prevents us from meeting the standards the government is asking us to meet.

I am sorry we have to debate an issue that everyone is researching independently. It happens company by company. We do not exchange warranty information. We would all come to the same conclusion. It is beyond me, sir.

Senator Whelan: I am 100 per cent against MMT, so I just want to reiterate what Senator Kenny said.

It is difficult to believe that you must come here when it is so obvious that so much research is done in the United States by the same companies. Have you met with any branches of government, such as the cabinet?

Mr. Landry: We met quite a few of the ministers. We met a few of the senators and promised to meet them all.

Senator Whelan: You met some MPs too, did you not?

Mr. Landry: Yes. We have reviewed the situation and the concerns. The bill is currently in committee. We are anxious to see Bill C-29 behind us and that is probably one of the main reasons we are here.

Mr. Hutchins: Senator, you asked about the warning. I might just mention the owners' manual. I have a copy of the 1997 Crown Victoria owners' guide. On page 239, choosing the right fuel, it says:

The use of leaded fuel is prohibited by law and can damage your vehicle. The damage may not be covered by your warranty. Your vehicle was not designed to use fuel containing manganese-based additives such as MMT.

It goes on in the back to say:

Repair of damage caused by using a fuel that your vehicle was not designed for may not be covered by your warranty.

We get questions about that. Every customer that buys an automobile says, "Am I covered or not?"

Senator Rompkey: I am interested in some of the contradictions which appear.

Mr. Hutchins, in his comments, said, "A successful automotive company in 1997 is one which accurately determines what the customer wants."

However, you are the customer for the oil companies. Why are they not determining accurately what you want?

Oubliez un instant les trois grands fabricants qui sont représentés ici et pensez à tous les autres qui feront des démarches auprès du comité. Je parle de Honda, Toyota et Mercedes. Ils vous diront essentiellement la même chose: ça ne fonctionne pas s'il y a du MMT dans l'essence. Cela détraque le système. Cela finira par coûter de l'argent à quelqu'un et cela nous empêche d'atteindre les normes que le gouvernement réclame de nous.

Je suis désolé de devoir débattre d'une question qui fait l'objet de recherches indépendantes par tout le monde. Cela se fait dans chaque compagnie. On n'échange pas d'information sur la garantie. Nous arriverions tous à la même conclusion. Cela me dépasse, sénateur.

Le sénateur Whelan: Je suis résolument contre le MMT et je voulais simplement reprendre à mon compte ce que le sénateur Kenny a dit.

J'ai du mal à croire qu'il vous faille venir ici alors qu'il est bien évident qu'une grande partie de la recherche est effectuée aux États-Unis par les mêmes compagnies. Avez-vous rencontré des parlementaires, comme des ministres?

M. Landry: Nous en avons rencontré plusieurs. Nous avons rencontré quelques sénateurs et nous avons promis de les rencontrer tous.

Le sénateur Whelan: Vous avez rencontré des députés aussi, n'est-ce pas?

M. Landry: Oui. Nous avons passé en revue la situation et les sujets de préoccupation. Le projet de loi est actuellement à l'étude en comité. Nous avons hâte que le projet de loi C-29 soit chose du passé, et c'est sans doute la principale raison pour laquelle nous sommes ici.

M. Hutchins: Sénateur, vous avez parlé de mise en garde. Il en est question dans le guide d'entretien. J'ai ici le guide d'entretien de la Crown Victoria 1997. À la page 239, à propos du choix du carburant, je trouve ceci:

L'usage de l'essence avec plomb est interdit par la loi et peut endommager votre véhicule. Il se peut que les dommages ne soient pas couverts par votre garantie. Votre véhicule n'a pas été conçu pour consommer de l'essence contenant des additifs à base de manganèse, comme le MMT.

Plus loin, on y trouve ceci:

Il se peut que votre garantie ne couvre pas les réparations des dégâts causés par l'usage d'une essence pour laquelle votre véhicule n'a pas été conçu.

Les gens nous posent des questions à propos de cela. Chaque acheteur nous dit: «Est-ce que c'est couvert ou pas?»

Le sénateur Rompkey: Ces contradictions m'intéressent.

M. Hutchins, dans sa déclaration, a dit ceci: «En 1997, pour réussir, un fabricant automobile doit déterminer avec précision ce que veut le consommateur.»

Or, le consommateur des compagnies pétrolières, c'est vous. Pourquoi ne déterminent-elles pas avec précision ce que vous, vous voulez?

Mr. Hutchins: I wish I could answer that, senator. I do not have any answer to that.

As Maureen mentioned, we have been meeting with the oil companies. We thought we had a memorandum of understanding. We went forward on that basis. That is why I am behind the eight ball, to be honest with you. I am sitting here with a 1998 vehicle on the road because I guess they did not listen to the customer.

Senator Rompkey: They were saying this morning that you guys were the real bad guys in the game and it was quite different in the United States. What they really want is some independent study in which all the parties in which all the parties participate. They say this is happening in the United States but it is not happening in Canada.

We explored that with them. They speculated as to why it might happen. It was interesting that Mr. Landry said he worked for an oil company previously. One of the reasons given as to why there might be cooperation in the United States was interlocking board of directors in the relationship between the oil and auto companies in the United States.

There seem to be contradictions between Canada and the U.S. as far as how this problem is being solved. Why are those contradictions there?

Mr. Landry: There was a list of 15 or 20 oil companies in the U.S. that are producing MMT-free gasoline and have no intention to change. Some are the affiliated companies, if you wish, of their wholly-owned subsidiary in Canada, not offering MMT-free gasoline.

Whenever there is an investment to make — it was the same in low sulphur and again this time — there is a reluctance and delay tactics set in. At the same time, we are not meeting the standards that, I submit with all due respect, that the country asked us to follow.

There cannot be duplicate technology for everything we do. This technology has been developed on a world-wide basis by everyone, by independent companies. This is the best we can do and without it we cannot meet the standards. We cannot do what we are asked to do from the point of view of the environment.

I hope that answers your question, sir, because I cannot say any more about the oil industry.

Mr. Nantais: If I may supplement that, they are probably referring to a test program ongoing right now with our counterpart organization. That test program is really being done in response to EPA and the court decision.

EPA expressed the view that notwithstanding the court decision, they remain concerned about the impacts of MMT on second generation onboard diagnostic systems. That program is proceeding to add to the existing body of knowledge so that EPA can go back and re-evaluate the situation. As we said earlier, indeed, they will be looking at that question again. That information will be added to that body of evidence.

M. Hutchins: J'aimerais bien pouvoir vous répondre, sénateur. Je n'ai pas de réponse.

Comme Maureen l'a dit, nous avons eu des rencontres avec les compagnies de pétrole. Nous pensions avoir un protocole d'entente. C'est sur la foi de cette entente que nous sommes allés de l'avant. Je vous l'avoue, c'est la raison pour laquelle je suis coincé. Je me retrouve ici avec un modèle 1998 sur la route parce qu'elles n'ont pas écouté le consommateur, j'imagine.

Le sénateur Rompkey: Leurs représentants disaient ce matin que les méchants dans cette histoire, c'était vous, et que la situation était tout à fait différente aux États-Unis. Ils disent vouloir une étude indépendante à laquelle pourront participer toutes les parties. Ils disent que c'est ce qui se fait aux États-Unis, mais pas ici.

On en a discuté avec eux. Ils nous ont dit ce qu'ils pensent être la raison. J'ai trouvé intéressant d'entendre M. Landry nous dire qu'il avait déjà travaillé pour une compagnie pétrolière. On nous a dit qu'une des raisons pour lesquelles il y aurait coopération aux États-Unis, c'est que l'on trouve des membres des conseils d'administration qui siègent à la fois au conseil des compagnies pétrolières et des fabricants automobiles aux États-Unis.

On dirait que le problème se règle différemment au Canada et aux États-Unis. À quoi tiennent ces contradictions?

M. Landry: Il y a entre 15 et 20 compagnies pétrolières américaines qui produisent de l'essence sans MMT et qui n'ont pas l'intention de changer. Certaines sont affiliées, pour ainsi dire, à leur filiale à 100 p. 100 au Canada qui n'offre pas d'essence sans MMT.

Chaque fois qu'il faut consentir des investissements — il est arrivé la même chose dans le cas de l'essence à faible teneur en soufre — on hésite et on retarde. De plus, on n'atteint pas les normes que le pays nous a demandé de respecter.

On ne peut pas dédoubler la technologie chaque fois que l'on fait quelque chose. Cette technologie a été conçue un peu partout dans le monde par quantité d'entreprises indépendantes. C'est ce que nous pouvons faire de mieux, et sans cela nous ne pouvons pas respecter les normes. Nous ne pouvons pas faire ce qu'on nous demande du point de vue de l'environnement.

J'espère que cela répond à votre question, parce que je ne peux pas vous en dire plus à propos de l'industrie du pétrole.

M. Nantais: J'ajouterais qu'il parlait sans doute d'un programme pilote que réalise actuellement notre association jumelle. Cette expérience fait suite aux mesures de l'EPA et à la décision du tribunal.

L'EPA a jugé que malgré la décision du tribunal elle continue de s'inquiéter des effets du MMT sur les systèmes de diagnostic intégrés de deuxième génération. Ce programme a pour but d'ajouter à l'information que l'on possède déjà pour que l'EPA puisse réévaluer la situation. Comme nous l'avons dit, l'agence réévaluera la question. Les nouveaux renseignements viendront s'ajouter à ce que l'on sait déjà.

Senator Cochrane: I do not have the exact quote, but one of the witnesses this morning said the reason they are so opposed to this is that it would set a terrible example.

Mr. Landry: A precedent.

Senator Cochrane: A precedent for banning other kinds of elements in gasoline. They want to take a stand here so that other things which may be harmful to the environment in gasoline will not be addressed by government.

Ms Darkes: Well, I think we are asking government to address this issue and have asked the oil companies to address it because there is clear, incontrovertible evidence that MMT in gasoline degrades emissions systems and causes failures.

The day-to-day evidence which has been shown here is clear. I cannot understand why this would set a bad precedent. What the government is being asked to do is ban a substance which has been shown to be harmful.

Senator Buchanan: As you know, Mr. Chairman, I am a non-vocal politician from small-in-size but big-in-quality Nova Scotia. I find this exercise rather confusing. As a provincial politician for 24 years, and premier of the province for 13 of those years, I find it difficult not to think sometimes as a provincial politician.

It seems to me that we have a situation here where either you people have not done your homework or the others have not, because eight provincial premiers and eight provincial governments oppose this bill. That is rather unusual in Canadian politics and I have been there a long time.

I also want to point out that I drive a Buick, my wife drives Plymouth, and one of my sons drives a Ford Windstar. I buy my gasoline from Esso, Irving, Petro-Canada, Ultramar, Wilson Fuels, Shell, and Mercer fuels in Sydney.

Senator Taylor: No loyalty.

Senator Buchanan: You understand I look after everyone.

The Chairman: And your question is?

Senator Buchanan: All of the provincial premiers oppose this bill: First, because it is an infringement of interprovincial trade, one of the things we always oppose; second, because they do not see any conclusive evidence of any environmental danger or damage here, yet; and third, because of the economy and concern over jobs in most of those provinces, with small marginal refineries where jobs may be lost because of the precarious financial position of some of those refineries.

What do you say about all this? What do you say to these eight provincial governments, three or four of which have said they will take the federal government to court?

Le sénateur Cochrane: Je n'ai pas la citation exacte, mais un des témoins de ce matin a dit que la raison pour laquelle ils s'opposent tant à cette idée, c'est que cela créerait un exemple terrible.

M. Landry: Un précédent.

Le sénateur Cochrane: Un précédent qui servirait à interdire d'autres composantes de l'essence. Ils ne veulent pas bouger là-dessus, pour éviter que d'autres choses éventuellement nocives pour l'environnement dans l'essence ne fassent pas l'objet d'interventions de l'État.

Mme Darkes: Eh bien, je pense que nous demandons au gouvernement d'intervenir ici, et nous avons demandé aux compagnies pétrolières de faire quelque chose, parce qu'il existe des preuves irréfutables que le MMT dans l'essence nuit aux dispositifs antipollution et cause des défaillances.

Les preuves accumulées qui ont été déposées ici sont claires. Je ne vois pas pourquoi cela créerait un mauvais précédent. Ce que l'on demande à l'État, c'est d'interdire une substance dont la nocivité a été avérée.

Le sénateur Buchanan: Comme vous le savez, monsieur le président, je suis un homme politique qui ne fait pas de bruit qui vient de la Nouvelle-Écosse, province petite, mais où la qualité de vie est grande. Tout cela sème la confusion dans mon esprit. Ayant fait de la politique provinciale pendant 24 ans et ayant été premier ministre de la province pendant 13 de ces années, j'ai parfois du mal à ne pas penser autrement qu'en homme politique provincial.

Pour moi, ou bien vous ne vous êtes pas préparés comme il faut, ou bien ce sont les autres qui ne l'ont pas fait, parce que huit gouvernements provinciaux et leurs premiers ministres s'opposent à ce projet de loi. C'est assez rare en politique canadienne, et j'en fais depuis longtemps.

Je précise aussi que je conduis une Buick, que ma femme conduit une Plymouth et qu'un de mes fils conduit une Ford Windstar. Je fais le plein chez Esso, Irving, Petro-Canada, Ultramar, Wilson Fuels, Shell et Mercer Fuels, à Sydney.

Le sénateur Taylor: Aucune fidélité.

Le sénateur Buchanan: Je les encourage tous, vous voyez.

Le président: Et votre question?

Le sénateur Buchanan: Tous les premiers ministres provinciaux s'opposent à ce projet de loi. Premièrement, parce qu'il s'agit d'une atteinte au commerce interprovincial, ce contre quoi nous ne cessons de nous élever; deuxièmement, parce qu'ils ne voient aucune preuve concluante de danger ou de dégât pour l'environnement, enfin pas encore; et troisièmement, à cause de l'économie et de la précarité des emplois dans la plupart de ces provinces, où il y a de petites raffineries périphériques, où les travailleurs risquent de perdre leur emploi à cause de la situation financière précaire de certaines de ces installations.

Que répondez-vous à tout cela? Que répondez-vous à ces huit gouvernements provinciaux, dont trois ou quatre ont déjà dit qu'ils allaient traîner le gouvernement fédéral en cour?

Ms Darkes: Clearly we believe the federal government has the jurisdiction to legislate on this issue because we believe the federal government has control over —

Senator Buchanan: I am talking about interprovincial agreements.

Ms Darkes: — interprovincial trade and foreign trade.

Senator Buchanan: Wait a minute. I do not know which constitutional lawyers you were talking to but when it comes to interprovincial trade, we fought that for about 50 years in this country and the federal government never indicated they ever exercised a jurisdiction over that and could tell the provinces what to do about interprovincial trade until there was an agreement a few years ago.

Mr. Landry: That is probably where we made an error, senator. Before building the OBD-II, we should have consulted a constitutional expert.

Ms Darkes: Senator, we have to rely on the government to choose the appropriate forum for the legislation, but what is critical to us is that Bill C-29 proceed immediately to ban MMT for all the reasons we have shown today.

Senator Buchanan: Have you met with the provincial governments?

Ms Darkes: We have met with several of them and as you know Ontario very much supports the legislation.

Senator Buchanan: That is understandable.

Ms Darkes: As does British Columbia. They obviously have legislation on the books. The facts are incontrovertible. MMT in gasoline fouls the emission control systems, and everyone knows what needs to be done. We also recognize that there are costs involved, and that is something with which all of us have struggled. The auto industry has spent hundreds of millions, if not billions, of dollars on environmental issues. I can speak to just two examples within General Motors plants. Our paint shop at Sainte-Thérèse and our paint shop in our Oshawa truck plant now use water-borne paints systems. Those two plants alone cost us hundreds of millions of dollars to convert to that new paint system. They are difficult expenditures to undertake but we have come to the conclusion that if we are going to improve the environment over time, those kinds of expenditures have to be made. There is never a good time to make them, but in the end result they have to be made if we are to do the job on the environment. I recognize the difficulty.

Senator Buchanan: I have one further question. We have the Imperial Oil refinery in Dartmouth. You know what the government and premier of Nova Scotia have said about that, and the concern they have about the possibility that that refinery may suffer negative consequences if MMT is banned. I say "may" because Imperial Oil has never said they would close it but it certainly is not helpful.

Mme Darkes: Il est évident que le gouvernement fédéral a la compétence de légiférer en la matière, parce que nous estimons que celui-ci dispose de l'autorité en ce qui concerne...

Le sénateur Buchanan: Je parle des accords interprovinciaux.

Mme Darkes: ... le commerce interprovincial et le commerce extérieur.

Le sénateur Buchanan: Un instant. Je ne sais pas avec quel constitutionnaliste vous avez parlé, mais pour ce qui est du commerce interprovincial, cela fait 50 ans que nous nous battons à ce sujet au Canada, et jamais le gouvernement fédéral n'a laissé entendre qu'il avait compétence dans ce domaine et pouvait dicter aux provinces ce qu'elles devaient faire en matière de commerce interprovincial jusqu'à l'entente d'il y a quelques années.

M. Landry: C'est sans doute là que nous avons fait une erreur, sénateur. Avant de créer notre système de diagnostic intégré, nous aurions dû consulter un constitutionnaliste.

Mme Darkes: Sénateur, nous devons nous en remettre au gouvernement pour qu'il choisisse l'endroit où le texte de loi doit être débattu, mais ce qui est essentiel pour nous, c'est que soit adopté immédiatement le projet de loi C-29, pour interdire le MMT pour tous les motifs que nous avons énumérés ici aujourd'hui.

Le sénateur Buchanan: Avez-vous rencontré les représentants des gouvernements provinciaux?

Mme Darkes: Nous en avons rencontré plusieurs, et, comme vous le savez, l'Ontario appuie vigoureusement le projet de loi.

Le sénateur Buchanan: C'est compréhensible.

Mme Darkes: Tout comme la Colombie-Britannique. Elle a déjà une loi à cet effet. Les faits sont irréfutables. Le MMT dans l'essence détraque les dispositifs antipollution, et chacun sait ce qu'il faut faire. Nous reconnaissons que cela suppose des coûts, et c'est une réalité avec laquelle nous nous débattons tous. L'industrie automobile a dépensé des centaines de millions, voire des milliards de dollars, pour combattre la pollution. Je peux vous donner deux exemples dans les usines de General Motors. Notre atelier de peinture de Sainte-Thérèse et celui d'Oshawa, pour les camions, utilisent un système de peinture en solution aqueuse. À eux seuls, ces deux ateliers nous ont coûté des millions de dollars en frais de conversion. C'est difficile à faire, mais nous sommes arrivés à la conclusion que si nous voulons améliorer l'environnement, il faut engager ces frais. Ce n'est jamais le bon moment, mais en fin de compte il faut engager ces dépenses si nous voulons faire ce qu'il faut pour l'environnement. Je suis consciente de la difficulté.

Le sénateur Buchanan: J'ai une autre question. L'Imperial a une raffinerie à Dartmouth. Vous savez ce que le gouvernement et le premier ministre de la Nouvelle-Écosse ont dit à propos de cela: ils craignent que la raffinerie ne pâtisasse si le MMT est interdit. Ce n'est pas sûr, parce que l'Imperial n'a jamais dit qu'elle fermerait l'usine, mais c'est une interrogation de plus.

In addition to that, I would like to ask Mr. Nantais a question about Volvo, which also has a plant in Nova Scotia. I know a lot about it. I opened their new plant for them, and I would hate to see something happen to that. What is the situation with Volvo regarding MMT?

Mr. Nantais: I should have mentioned this earlier. I had discussions with the president of Volvo prior to coming here. He was expecting to come, to be part of this hearing. Unfortunately, he and his entire management team had to travel to Sweden on this occasion. He regrets he could not be here with us. However, I can say to you that Volvo Canada and Volvo in the United States fully supports the findings that all the other manufacturers have put forward here today. They are indeed very concerned about MMT. As you know, they are a resident of Nova Scotia since 1963 and they too would like to continue operating in that province.

Senator Cochrane: In a publication put out by Ethyl Corporation, entitled "MMT and On-Board Diagnostic Evaluation of Engine Misfires", October, 1996, a Ford official is quoted as saying at a conference in Michigan that "...we have, over a number of years, looked at MMT contaminated plugs, and, so far, we have been unable to find one that actually had a problem."

Would you, Mr. Hutchins, care to comment on this apparent difference in the experience regarding MMT?

Mr. Hutchins: I do not know the article, the source of the information, and so on, and I do not agree with it. I cannot speak to it because I just do not know the context.

Mr. Nantais: I might add that other spark plug manufacturers — and I think we provided this information to the committee but if we have not we certainly will — have clearly stated in the press that they have indeed witnessed premature failure of their products as a result of MMT. Whom do you believe?

Mr. Hutchins: We also have the warranty data. As we compare northeastern U.S. with Canada, we see the failures that have taken place. Certainly it is a multiple of cost in Canada versus the U.S., with regard to spark plugs, sensors, and converters. The only difference is the fuels.

Senator Cochrane: This was a quote from a Ford official.

Mr. Hutchins: I do not know who it was.

Senator Cochrane: I have one more question. If you are convinced that MMT is detrimental to the environment, that it is a harmful substance, why are you willing to accept this bill? After all, this bill does not ban the use of MMT. Should you not be supporting a complete ban on MMT?

Mr. Nantais: Again, senator, we do not have the ability to choose the instrument that is being used here. Clearly, that would be the optimum. I think what you see in effect, as a result of this piece of legislation, is that that would result in an outright ban on MMT. Yes, one could build a MMT plant in every province, that would be the loophole, but I cannot see that happening, quite frankly.

Je voudrais aussi poser une question à M. Nantais à propos de Volvo, qui a aussi une usine en Nouvelle-Écosse. Je sais beaucoup de choses à propos de cette usine. C'est moi qui l'ai inaugurée, et je ne voudrais surtout pas qu'elle soit compromise. Quelle est la position de Volvo à propos du MMT?

M. Nantais: J'aurais dû le dire plus tôt. J'ai eu des discussions avec le président de Volvo avant de venir ici. Il comptait participer à l'audience. Malheureusement, lui et toute son équipe de direction ont dû se rendre en Suède. Ils regrettent de ne pas être parmi nous. Je peux néanmoins vous dire que Volvo Canada et Volvo aux États-Unis appuient entièrement les conclusions que vous ont communiquées les autres fabricants aujourd'hui. Ils ont beaucoup de craintes à propos du MMT. Comme vous le savez, Volvo est installée en Nouvelle-Écosse depuis 1963 et voudrait continuer ses activités dans cette province.

Le sénateur Cochrane: Il existe un document publié par Ethyl Corporation, intitulé «MMT and On-Board Diagnostic Evaluation of Engine Misfires» (octobre 1996). Dans ce document, on cite un représentant de Ford qui a déclaré à une conférence au Michigan que «... sur une période de plusieurs années, nous avons examiné des bougies d'allumage contaminées au MMT et, jusqu'à présent, nous n'en avons pas rencontré une où il y avait un problème».

Monsieur Hutchins, que pensez-vous de cette divergence de vues, semble-t-il, à propos du MMT?

M. Hutchins: Je ne connais pas cet article, la source de l'information ou le reste. Je ne suis pas d'accord. Je ne peux pas commenter l'article, parce que je ne connais pas le contexte.

M. Nantais: J'ajouterais que d'autres fabricants de bougies d'allumage — et je pense avoir fourni l'information au comité, mais si ce n'est pas le cas nous allons le faire — ont bien déclaré dans les médias que leurs produits ont connu des défaillances prématurées causées par le MMT. Qui faut-il croire?

M. Hutchins: Nous avons aussi les données de la garantie. Si l'on compare le Nord-est des États-Unis et le Canada, on s'aperçoit qu'il y a eu des défaillances. Évidemment, le coût est démultiplié au Canada par rapport aux États-Unis en ce qui concerne les bougies, les capteurs et les convertisseurs. La seule différence, c'est le carburant.

Le sénateur Cochrane: C'était une citation d'un représentant de Ford.

M. Hutchins: J'ignore qui c'était.

Le sénateur Cochrane: J'ai une autre question. Si vous êtes convaincus que le MMT nuit à l'environnement, pourquoi êtes-vous prêts à accepter ce projet de loi? Après tout, le texte n'interdit pas le MMT. Ne devriez-vous pas être en faveur de l'interdiction complète du MMT?

M. Nantais: Encore une fois, sénateur, ce n'est pas à nous de choisir la méthode. Évidemment, ce serait l'idéal. Dans les faits, cette loi aurait pour effet d'interdire le MMT. Oui, on pourrait bâtir une usine de MMT dans chaque province, ce serait l'échappatoire, mais je vous dis franchement qu'il n'en est pas question.

Senator Hays: Does the non-operation of OBD-II do anything to the performance of the automobile? Does it go as fast and operate the same way without the emission controls?

Mr. Nantais: The OBD-II system is, as Mark pointed out, an on-board inspection maintenance program. It monitors about 17 different functions of the drive train and engine such as spark plugs and catalyst efficiency. It is intended to ensure that a vehicle remains within specification for the full useful life of the vehicle in terms of delivering the emission-reductions performance that it was designed to deliver.

Senator Hays: So when you unhook it, it affects more than the air emission aspect of what your systems are designed to achieve.

Mr. Nantais: The on-board diagnostic system just monitors those functions. Of course, if you do have spark plug misfire, you are allowing volumes of fuel to be emitted.

Senator Hays: But your drive train check is also gone when you unhook the OBD-II.

Mr. Nantais: There are a number of different codes. You can deactivate certain codes and others remain in place to monitor those functions.

Senator Hays: Do you know what people are looking for to satisfy themselves that MMT is a problem for your OBD-II systems? You have presented evidence to us which seems compelling to a lay person. However, it obviously does not impress them. Do you know what would impress them?

Mr. Nantais: I am not sure it is a question of impressing them.

Senator Hays: Or convincing them.

Mr. Nantais: I think it is a question of economics for them. The president of CCPI has admitted to me that this is strictly an economic problem, and he may have alluded to that here this morning. It is not a question of not having the technology to do it. The technology exists.

Senator Hays: They said the problem was a combination of industrial power brokering, which has come up already, and economics. They are also saying, if I heard them correctly, that they do not believe this is a problem.

Do you know what it would take to convince them? Have they given you any signal?

Mr. Landry: The biggest proof we could give is that 20 automobile manufacturers in Canada, from all over the world, have all, independently of one another, reached the same conclusion; that MMT is damaging, and we have no alternatives. That is basically the situation, sir.

Mr. Hutchins: We thought that coming here might convince them. We will wait and see.

Senator Hays: On the same matter, one of you said that the designers of the system have designed it for other than MMT fuels. I guess you started from the very beginning to exclude MMT fuels as something which could fire these engines.

Le sénateur Hays: La performance de l'automobile change-t-elle de quelque façon que ce soit si le système de diagnostic intégré ne fonctionne pas? Roule-t-elle aussi vite et fonctionne-t-elle de la même façon sans le dispositif antipollution?

M. Nantais: Comme Mark l'a dit, le système de diagnostic est un programme intégré d'inspection et d'entretien. Il surveille 17 fonctions différentes du groupe motopropulseur et moteur, comme les bougies d'allumage et l'efficacité du pot catalytique. Sa fonction est de veiller à ce que le véhicule maintienne ses caractéristiques pendant toute sa vie utile et réduise les émissions comme prévu.

Le sénateur Hays: Donc, lorsque vous le débranchez, il n'y a pas que les émissions qui soient touchées.

M. Nantais: Le système de diagnostic intégré ne fait que surveiller ces fonctions. Évidemment, s'il y a des ratés d'allumage, certaines quantités de carburant sont rejetées sans combustion.

Le sénateur Hays: Mais si le système est débranché, il n'y a plus de surveillance du groupe motopropulseur.

M. Nantais: Il existe un certain nombre de codes différents. Vous pouvez désactiver certains codes tout en laissant les autres en place.

Le sénateur Hays: Savez-vous ce que les gens veulent pour se convaincre que le MMT est un problème pour vos systèmes de diagnostic? Vous nous avez présenté des preuves qui semblent concluantes pour le profane. De toute évidence, cela ne les impressionne pas. Savez-vous ce qui les impressionnerait?

M. Nantais: La question n'est pas de les impressionner.

Le sénateur Hays: Ou de les convaincre.

M. Nantais: Je pense que pour eux, c'est une question de rentabilité. Le président de l'ICPP a reconnu devant moi qu'il s'agit strictement d'un problème de rentabilité. Il en a peut-être parlé ici ce matin. Le problème n'est pas la technologie; elle existe.

Le sénateur Hays: Ils ont dit que le problème est une lutte d'influence dans l'industrie, ce qui a déjà été soulevé, et une question d'économie. Ils ont aussi dit, si je les ai bien compris, que pour eux ce n'est pas un problème.

Savez-vous ce qu'il faudrait pour les convaincre? Vous ont-ils donné un signal?

M. Landry: La plus grande preuve que nous pourrions donner, c'est que 20 fabricants automobiles au Canada, de partout dans le monde, ont tous, indépendamment les uns des autres, dégagé la même conclusion: que le MMT est nocif et que nous n'avons pas de substitut. Voilà la situation.

M. Hutchins: Nous pensions qu'en venant ici cela pourrait les convaincre. Attendons voir.

Le sénateur Hays: Dans la même veine, l'un d'entre vous a déclaré que les concepteurs du système l'avaient conçu pour d'autres carburants que l'essence à base de MMT. J'imagine que dès le début vous aviez décidé d'exclure l'essence à base de MMT comme carburant.

Perhaps you could talk a bit about the design of the OBD-II.

Mr. Nantais: I would like to ask Stuart Perkins to come forward. I think he can give you a succinct answer on that.

Mr. Stuart Perkins, Director of Engineering, Chrysler Canada: The systems were designed to operate on motor fuels. Motor fuel is essentially gasoline with certain other additives. We found that the diagnostics systems could not tolerate the depletion of MMT. It clouded the diagnostics sensors. It is not that we designed them to operate without MMT; it is that the MMT additive was not compatible.

The Chairman: We thank you very much for appearing and sharing your views with us. It was very important.

I wish to welcome our next panel. Thank you very much for being here with us today and sharing your viewpoints, which are important to us. We know that you have busy schedules and that you have made a big commitment to be with us today. We are very appreciative.

As you saw from our past process, please take whatever time you feel you need to explain your position so that we understand it. My colleagues and I will then enjoy some conversation with you.

Please proceed.

Mr. Kiyoharu Owada, President, Nissan Canada, Association of International Automobile Manufacturers of Canada: On behalf of the members of the Association of International Automobile Manufacturers of Canada, I wish to express our thanks for this opportunity to speak to you today about the impact of MMT on our vehicles.

It is a special honour for me, in my capacity as the chairman of the association of the International Automobile Manufacturers of Canada, to introduce to you my distinguished colleagues on the panel.

With me today are Ernst Lieb, President of Mercedes-Benz Canada; Mr. Yoshio Nakatani, President of Toyota Canada Inc; Mr. Ikuo Shimizu, President of Honda Canada Inc; and Mr. Don McArthur, President of the association. All are members of the association's executive committee.

Also present as technical advisors are Manfred Mokry, Mercedes-Benz Canada; Glenn Brickshaw, Honda Canada Inc.; and Martin Ehmann Toyota Canada Inc.

Our association's 15 members manufacture and market vehicles throughout the world and most have manufacturing plants in North America. There are three in Canada. The total production of these Canadian plants now exceeds the import of automobiles from overseas by a considerable margin.

International automobile manufacturers have been leaders in the development of durable, fuel efficient vehicles with advance emission control devices. We know that Canadians want clean-burning vehicles. Our members have developed

Peut-être pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la conception du système de diagnostic intégré.

M. Nantais: J'aimerais demander à Stuart Perkins de s'avancer. Il pourra vous répondre brièvement.

M. Stuart Perkins, directeur des Études techniques, Chrysler Canada: Le système a été conçu pour fonctionner au carburant. Il s'agit essentiellement d'essence à laquelle sont ajoutés des additifs. Nous avons observé que le système de diagnostic ne pouvait pas tolérer l'épuisement du MMT. Cela troublait les capteurs de diagnostic. Ce n'est pas que nous les avons conçus pour fonctionner sans MMT, c'est que le MMT, lui, n'était pas compatible.

Le président: Nous vous remercions beaucoup d'avoir comparu devant nous et de nous avoir communiqué votre avis. C'est très important.

Je souhaite maintenant la bienvenue au groupe suivant. Je vous remercie d'être venus nous faire part de votre position. C'est très important pour nous. Nous savons que votre emploi du temps est chargé et que vous avez fait de gros efforts pour être ici aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants.

Vous avez vu comment nous procédons. Prenez le temps qu'il vous faut pour nous expliquer votre position. Mes collègues et moi-même discuterons ensuite avec vous.

Allez-y.

M. Kiyoharu Owada, président, Nissan Canada, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada: Au nom des membres de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, je tiens à vous remercier de l'occasion qui m'est offerte de prendre la parole devant vous pour discuter des effets du MMT sur nos véhicules.

C'est un honneur pour moi, à titre de président du conseil de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, de vous présenter mes éminents collègues.

M'accompagnent aujourd'hui M. Ernst Lieb, président de Mercedes-Benz Canada; M. Yoshio Nakatani, président de Toyota Canada Inc.; M. Ikuo Shimizu, président de Honda Canada Inc.; et à M. Don McArthur, président de l'association. Ils font tous partie du conseil d'administration de l'association.

Nos conseillers techniques sont MM. Manfred Mokry, Mercedes-Benz Canada; Glen Brickshaw, Honda Canada Inc.; et Martin Ehmann, Toyota Canada Inc.

Les 15 membres de notre association fabriquent et vendent des véhicules partout dans le monde et la plupart d'entre eux ont des usines en Amérique du Nord. Il y en a trois au Canada. La production totale de ces trois usines canadiennes dépasse aujourd'hui considérablement les importations d'automobiles d'outre-mer.

Les fabricants internationaux d'automobiles sont des chefs de file dans la conception de véhicules durables et économes d'énergie, équipés de dispositifs antipollution avancés. Nous savons que les Canadiens veulent des véhicules qui brûlent sans

sophisticated emission control devices that will allow them to meet the most stringent national emission standards in the world.

However, there is a serious problem for all automobile manufacturers around the world. The emission control devices will not do their job if MMT is present in gasoline. This is a conclusion Nissan and other global manufacturers, have independently reached based on real-life, in-use results.

Canada is the centre of this issue. Our emission control systems are predicated upon the availability of MMT-free fuel, which is known in the U.S.A. and throughout the world, and which we were assured by the Canadian government would be made available here.

Not eliminating MMT from fuel in Canada today would prevent us from meeting Transport Canada's proposed 1998 vehicle emission integration, which is predicated on the availability of MMT-free fuel. It will create an unacceptable cost in unnecessary warranty repairs and will needlessly irritate consumers with false warning lights. This is why MMT is such a high profile issue here in Canada.

MMT-free fuel is vital for the operation of our emission control systems. Without the promised MMT-free fuels, we will be unable to comply immediately in B.C. and will be unable to meet the proposed 1998 Canadian federal emission regulations.

I do not know the original reasoning behind the 1970s Canadian decision to allow the use of this suspected neutral toxin as an alternative to lead as an octane enhancer in fuel, but it has long been known in international technical circles that it was a problem for cars. Spark plugs and catalysts have been degraded by MMT since 1970s. We have accepted it up to now as part of doing business in Canada, although never to our satisfaction. With the introduction of the latest emission control systems, however, we can no longer do this. My colleagues from Toyota Canada, Honda Canada, Mercedes-Benz Canada and from the North American car companies agreed with this assessment of the situation.

You have all received detailed information from us. We have brought with us today a team of technical experts who can answer any questions you may have. Nissan strongly supports the passage of Bill C-29. MMT-free fuel is absolutely necessary for our sophisticated second generation on-board diagnostics systems, OBD-II, which Nissan began installing in 1995 model year cars in anticipation of compatible MMT-free fuels.

My colleague from Toyota Canada will now outline Toyota's related research activities and concerns and the impact of failing to pass Bill C-29. Mr. Nakatani will be followed by Mr. Shimizu,

résidus. Nos membres ont développé des dispositifs antipollution perfectionnés qui leur permettront de répondre aux normes nationales antipollution les plus rigoureuses du monde.

Toutefois, les fabricants d'automobiles de tous les pays font face à un grave problème. Les dispositifs antipollution ne font pas leur travail s'il y a du MMT dans l'essence. C'est la conclusion à laquelle sont arrivés Nissan et d'autres fabricants mondiaux, chacun de leur côté, à partir de données réelles et compilées à l'usage.

Le Canada est au coeur du débat. Nos dispositifs antipollution dépendent de la disponibilité du carburant sans MMT, connu aux États-Unis et partout dans le monde, et qui devait être disponible ici d'après les assurances du gouvernement canadien.

Ne pas éliminer le MMT du carburant au Canada aujourd'hui nous empêcherait de respecter les règles d'intégration des émissions des véhicules proposées pour 1998 par Transports Canada et qui reposent sur l'existence de carburant sans MMT. Cela va occasionner des coûts inacceptables et des réparations couvertes par la garantie tout à fait inutiles et irritera inutilement les consommateurs à cause de voyants lumineux qui s'allumeront pour rien. C'est la raison pour laquelle le MMT est un problème de si grande envergure ici au Canada.

Le carburant sans MMT est essentiel au bon fonctionnement de nos dispositifs antipollution. Sans les carburants sans MMT promis, nous serons incapables de respecter immédiatement le règlement sur les émissions en Colombie-Britannique et nous ne pourrions respecter le règlement fédéral proposé pour le Canada en 1998.

Je ne connais pas les raisons initiales qui ont mené à la décision du Canada dans les années 70 de permettre l'utilisation de cette toxine, que l'on soupçonnait d'être neutre, comme solution de rechange au plomb, qui servait de releveur d'octane dans le carburant, mais on sait depuis longtemps dans les milieux techniques internationaux que cela pose un problème pour les voitures. Les bougies d'allumage et les convertisseurs catalytiques sont dégradés par le MMT depuis les années 70. Nous avons dû accepter cela jusqu'à présent si nous voulions faire des affaires au Canada, mais cela n'a jamais été à notre satisfaction. Avec l'introduction des récents dispositifs antipollution, cependant, nous ne pouvons plus l'accepter. Mes collègues de Toyota Canada, de Honda Canada, de Mercedes-Benz Canada et les fabricants d'automobiles nord-américains sont d'accord avec cette évaluation de la situation.

Vous avez tous reçu l'information détaillée que nous vous avons fait parvenir. Nous avons amené avec nous aujourd'hui une équipe d'experts techniques qui peuvent répondre à vos questions. Nissan appuie fermement l'adoption du projet de loi C-29. Le carburant sans MMT est absolument nécessaire pour nos systèmes de diagnostic intégrés perfectionnés de deuxième génération, OBD-II, que Nissan a commencé à installer sur les modèles de 1995 en prévision des carburants sans MMT compatibles.

Mon collègue de Toyota Canada va maintenant vous donner les grandes lignes des activités de recherche de Toyota à cet égard et de ses préoccupations et de l'impact prévisible en cas de

who will describe Honda's technical situation. Mr. Lieb will briefly outline Mercedes-Benz activities and summarize the impact of failing to quickly pass Bill C-29.

Thank you for this opportunity. We look forward to the passing of this important bill.

Mr. Yoshio Nakatani, President, Toyota Canada, Association of International Automobile Manufacturers of Canada: It is a pleasure for Toyota to appear before this committee of the Senate of Canada.

As you are aware, Toyota is manufacturing and distributing motor vehicles in Canada and around the world. It is my pleasure to make a report to you at this time. Our Cambridge plant expansion project for 200,000 production capacity is progressing very well. It will be completed some time in May or June so that we can produce new Corollas from new facilities.

Through extensive research and development, Toyota has designed state-of-the-art vehicle emission control technology. This technology is capable of reducing harmful emissions of hydrocarbons, carbon monoxide and oxides of nitrogen to extremely low levels. We have designed this technology to comply with the most stringent emission control regulations in the world and to perform throughout the useful life of the vehicle.

I am here today because I am very concerned about the MMT in Canadian gasoline. First, I am concerned about the fact that there is evidence that MMT is responsible for the release of potentially harmful manganese oxide vehicle emissions. Second, I am concerned that MMT will interfere with our emission control technology and cause higher levels of hydrocarbons and carbon monoxide to be released. Third, I am concerned that MMT will interfere with the operation of our on-board diagnostic system which monitors whether the emission control technology is operating properly.

These concerns are very important to us as our ability to contribute to the quality of the environment and meet increasingly stringent emission control regulations is at risk. There is some data that indicates that manganese oxide emissions caused by MMT are neurotoxic. A large body of data indicates that MMT in Canadian gasoline causes manganese oxide deposits to form on catalytic converters and oxygen sensors. In some circumstances, the manganese oxide deposit on the catalytic converter interferes with the proper functioning of the catalytic converter and causes increased levels of harmful emissions to be released.

There is also concern that manganese oxide deposits on oxygen sensors could interfere with the proper functioning of the emission control technology and on-board diagnostic system. Our analysis of this problem supports these conclusions.

non-adoption du projet de loi C-29. M. Nakatani sera suivi de M. Shimizu, qui décrira la situation technique de Honda. M. Lieb vous parlera brièvement des activités de Mercedes-Benz et résumera quelles seront les conséquences si le projet de loi C-29 n'est pas rapidement adopté.

Je vous remercie. Nous sommes impatients de voir cet important projet de loi adopté.

M. Yoshio Nakatani, président, Toyota Canada, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada: C'est un plaisir pour Toyota de comparaître devant ce comité du Sénat du Canada.

Comme vous le savez, Toyota fabrique et distribue des véhicules automobiles au Canada et dans le monde entier. Je suis heureux de vous présenter un exposé aujourd'hui. Notre projet d'expansion de l'usine de Cambridge, qui vise une capacité de production de 200 000 véhicules, progresse bien. Le projet sera terminé en mai ou en juin, et nous pourrons alors produire de nouvelles Corolla dans de nouvelles installations.

Grâce à des activités poussées de recherche et de développement, Toyota a mis au point ce qui se fait de mieux en matière de dispositif antipollution pour les véhicules automobiles. Cette technologie est capable de réduire les émissions nocives d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxydes d'azote à des niveaux extrêmement bas. Nous avons conçu cette technologie pour respecter les règlements les plus stricts en matière de contrôle des émissions dans le monde et pour assurer un bon rendement pendant toute la vie utile du véhicule.

Je suis ici aujourd'hui parce que j'ai de graves préoccupations concernant le fait que l'essence au Canada contient du MMT. Tout d'abord, j'ai des préoccupations quant au fait qu'il existe des preuves selon lesquelles le MMT est responsable de l'émission potentiellement nocive d'oxyde de manganèse. Deuxièmement, je crains que le MMT ne nuise à nos dispositifs antipollution et ne fasse en sorte que les émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone soient encore plus élevées. Troisièmement, je crains que le MMT interfère avec le fonctionnement de notre système de diagnostic intégré qui veille au bon fonctionnement du dispositif antipollution.

Ces préoccupations sont très importantes pour nous, car notre capacité de contribuer à la qualité de l'environnement et de respecter des normes de plus en plus strictes en matière de contrôle des émissions est compromise. Des données indiquent que les émissions d'oxyde de manganèse causées par le MMT sont neurotoxiques. De nombreuses données scientifiques indiquent que parce que l'essence contient du MMT au Canada il y a des dépôts d'oxyde de manganèse sur les convertisseurs catalytiques et les détecteurs d'oxygène. Dans certaines circonstances, le dépôt d'oxyde de manganèse sur le convertisseur catalytique nuit au bon fonctionnement de ce dernier et augmente le niveau d'émissions nocives.

On craint par ailleurs que les dépôts d'oxyde de manganèse sur les détecteurs d'oxygène ne puissent nuire au bon fonctionnement du dispositif antipollution et du système de diagnostic intégré. Notre analyse de ce problème appuie ces conclusions.

I would like to take a moment to outline the type of data we collected and how our analysis of the data has raised concerns for not only Toyota but also for Canadian consumers and the Canadian environment.

In 1993, we installed our most advanced emission control technology and on-board diagnostic system into selected models of our 1994 vehicles manufactured for Canada and for the United States. We conducted routine durability testing on the emission control components by collecting them from in-use vehicles in Canada and installing them on test vehicles in Japan. The emissions from the Canadian components were compared to the emissions from U.S. components. The U.S. components were collected in the same manner but operated using MMT-free fuel. We found that the Canadian components caused increased levels of harmful hydrocarbons and carbon monoxide to be released.

In order to determine the cause of the release of increased levels of hydrocarbons and carbon monoxide, we inspected the Canadian components. The results indicated that, one, manganese oxide deposits were present on the catalytic converters and oxygen sensors; two, the amount of manganese deposits increased with increased mileage; and, three, MMT was responsible for the manganese oxide deposits.

We also conducted detailed analysis of the exhaust system data which we collected from the on-board diagnostic systems of Canadian and U.S. in-use vehicles. Based on our findings, we concluded that the manganese oxide deposits found on the catalytic converters can, in some circumstances, cause the catalytic converters to lose efficiency. This would allow increased levels of harmful emissions to be released.

As a result of our findings, we also became concerned that the manganese oxide deposits found on the oxygen sensors may interfere with the emission control technology and the ability of the on-board diagnostic system to properly monitor the emission control technology.

The on-board diagnostic system is designed to alert the driver of a vehicle if the emission control technology malfunctions. The decreased efficiency of the catalytic converter and the possible failure of the on-board diagnostic system to alert the driver of a vehicle when the catalytic converter malfunctions are very serious problems. We believe that these problems may jeopardize our ability to comply with the stringent emission control regulations enacted by British Columbia and proposed by the federal Government of Canada.

We provided a detailed description of our findings in confidence with each the British Columbia and federal governments.

J'aimerais pendant quelques instants vous parler du genre de données que nous avons recueillies et vous expliquer comment notre analyse de ces données a soulevé des préoccupations non seulement pour Toyota mais pour les consommateurs et l'environnement canadien.

En 1993, nous avons installé nos dispositifs antipollution et nos systèmes de diagnostic intégré les plus perfectionnés sur des modèles choisis de nos véhicules 1994 fabriqués pour la Canada et les États-Unis. Nous avons effectué des contrôles systématiques de ténacité sur les éléments du dispositif antipollution en prenant ces éléments sur des véhicules dont on se sert au Canada et en les installant sur des véhicules qu'on met à l'essai au Japon. Les émissions des éléments canadiens ont été comparées à celles des éléments américains. Les données américaines ont été recueillies de la même manière mais il s'agissait de carburant sans MMT. Nous avons constaté que les éléments canadiens faisaient augmenter les niveaux nocifs d'émissions d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone.

Pour déterminer la cause de l'émission de niveau plus élevé d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone, nous avons inspecté les composantes canadiennes. Les résultats ont indiqué que, tout d'abord, des dépôts d'oxyde et de manganèse étaient présents sur les convertisseurs catalytiques et les détecteurs d'oxygène; ensuite, que la quantité des dépôts de manganèse augmentait avec le millage; et, enfin, que le MMT était responsable des dépôts d'oxyde de manganèse.

Nous avons par ailleurs effectué une analyse détaillée des données concernant le système d'échappement recueillies à partir des systèmes de diagnostic intégré de véhicules utilisés au Canada et aux États-Unis. Notre analyse nous a permis de conclure que les dépôts d'oxyde de manganèse trouvés sur les convertisseurs catalytiques pouvaient, dans certaines circonstances, réduire l'efficacité de ces derniers, ce qui fait augmenter les niveaux d'émissions nocives.

À la suite de notre analyse, nous avons par ailleurs conclu que les dépôts d'oxyde de manganèse risquent de nuire au dispositif antipollution et à la capacité du système de diagnostic intégré de vérifier adéquatement le bon fonctionnement du dispositif antipollution.

Le système de diagnostic intégré est conçu pour alerter le chauffeur d'un véhicule en cas de mauvais fonctionnement du dispositif antipollution. Une réduction de l'efficacité du convertisseur catalytique et l'éventuelle incapacité du système de diagnostic intégré d'alerter le chauffeur d'un véhicule lorsque le convertisseur catalytique fait défaut, sont de très graves problèmes. Nous croyons que ces problèmes risquent de compromettre notre capacité à respecter les règlements stricts en matière de contrôle des émissions édictés par la Colombie-Britannique et proposés par le gouvernement fédéral.

Nous avons fourni au gouvernement de la Colombie-Britannique et au gouvernement fédéral une description détaillée de nos conclusions.

We understand that the both the British Columbia regulations and the federal government's proposed regulations are based on the availability of MMT-free fuel in Canada.

Although I have spent some time speaking to you about our technical concerns, I believe there are even greater concerns which affect Canadian consumers and the Canadian environment. Canadian consumers are now able to buy some of the most sophisticated emission control technology in the world. We have been able to keep the cost of this technology at an affordable level by making it available to all North Americans alike and designing it to perform throughout the useful life of the vehicle. However, with MMT in Canadian gasoline, we are concerned that the warranty costs associated with this technology will increase and affect vehicle pricing. This concern has become more prevalent as the British Columbia and federal governments introduced legislation to require that vehicles meet increasingly stringent emission levels. We are also concerned that after the expiration of the warranty coverage, the cost of repairs incurred by consumers will increase. As a result, the MMT in Canadian gasoline could lead to an increase in the cost of purchasing and owning a vehicle for Canadian consumers.

We know that the Canadian new vehicle market is shrinking. We believe that affordability is the main reason for this shrinking market. We would like to continue to make new vehicles with state-of-the-art emission control technology available to Canadian consumers at affordable prices. We would like to see vehicle affordability stimulate the new vehicle market and the Canadian economy and contribute to Canada's continuous prosperity. We would like to see advanced emission control technology contribute to the health of Canadians and the quality of the Canadian environment. However, without MMT-free fuel in Canada, it is unlikely that these goals will be realized.

Mr. Ikuo Shimizu, President, Honda Canada: I am pleased to have the opportunity today to address the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on the issue of Bill C-29.

At Honda, we are proud of our sensitivity to the environment and our record of environmental performance. We continue to be leaders in design, development, and sales of environmentally friendly automobiles and other products around the world.

In North America, since the 1970s, Honda products have led the way in exceeding the standard of environmental performance and fuel efficiency. Throughout the 1980s, the range of advanced designed products continued. In the 1990s, Honda was the first auto company to certify and produce conventional-gasoline-fuelled, low-emission vehicles, so-called LEV.

Nous croyons comprendre que le règlement de la Colombie-Britannique et le projet de règlement du gouvernement fédéral se fondent sur la disponibilité de carburant sans MMT au Canada.

Même si j'ai passé un certain temps à vous parler de nos préoccupations techniques, je crois qu'il y a des préoccupations encore plus importantes qui touchent les consommateurs canadiens et l'environnement canadien. Les consommateurs canadiens peuvent maintenant acheter les dispositifs antipollution les plus perfectionnés au monde. Nous avons réussi à maintenir cette technologie à un coût abordable en la mettant à la disposition de tous les nord-Américains et en faisant en sorte qu'elle soit conçue pour fonctionner pendant toute la vie utile du véhicule. Cependant, si l'essence au Canada contient du MMT, nous craignons que les coûts de garantie liés à cette technologie n'augmentent et aient un impact sur le prix du véhicule. Cette préoccupation est devenue encore plus réelle depuis que le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont introduit des mesures législatives pour faire en sorte que les véhicules satisfassent à des normes de plus en plus strictes en matière d'émissions. Nous craignons par ailleurs qu'après l'expiration de la garantie, le coût des réparations n'augmente pour les consommateurs. Par conséquent, le MMT dans l'essence au Canada pourrait faire augmenter le coût d'un véhicule pour les consommateurs canadiens.

Nous savons que le marché des nouveaux véhicules diminue au Canada. Nous croyons que la principale raison pour laquelle ce marché rétrécit est l'abordabilité. Nous aimerions continuer à construire de nouveaux véhicules munis de dispositifs antipollution dernier cri à des prix abordables pour tous les consommateurs canadiens. Nous aimerions que l'abordabilité des véhicules stimule le marché des nouveaux véhicules et l'économie canadienne et contribue à la prospérité continue du Canada. Nous aimerions que la technologie de pointe en matière de dispositif antipollution contribue à la santé des Canadiens et à la qualité de l'environnement au Canada. Cependant, il est peu probable que l'on atteigne ces objectifs si le carburant au Canada contient du MMT.

M. Ikuo Shimizu, président, Honda Canada: C'est avec plaisir que je comparais aujourd'hui devant le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles au sujet du projet de loi C-29.

Chez Honda, nous sommes fiers d'être réceptifs à la vulnérabilité de l'environnement et de notre réputation sur le plan écologique. Nous continuons d'être des chefs de file en matière de conception, de mise au point et de vente d'automobiles et d'autres produits écologiques partout dans le monde.

Depuis les années 70 en Amérique du Nord, les produits Honda ont été les premiers à dépasser la norme en matière d'éco-efficacité et d'économie de carburant. Tout au long des années 80, la gamme des produits de conception améliorée n'a cessé de s'élargir. Durant les années 90, Honda a été le premier constructeur automobile à certifier et à construire des véhicules à faible taux d'émissions alimentés à l'essence conventionnelle, connus sous l'appellation LEV.

Honda's world leadership in design and development of these advanced technology vehicles has given us an insight into the problems that occur with the use of improper fuels.

In October 1994, Honda Canada submitted a confidential report to Environment Canada and Transport Canada providing details of our concerns with the fuel additive MMT. Since that time, we have been vocal in our support for the availability of MMT-free fuel in the Canadian market to support the advanced technology vehicles that we have already introduced.

Honda has concluded that the combustion products of MMT, mainly manganese oxides, foul the oxygen sensors and the catalytic converters on vehicles, reducing their ability to control and monitor the harmful exhaust emissions that we have worked so hard to minimize.

My colleagues, in previous presentations, have exhibited their concerns about the effect of manganese oxide on emission components. However, I should like to show you one of our oxygen sensors fouled with manganese oxide. One sample shows the healthy sensors after being for used 140,000 kilometres in the United States; the other shows failed sensors after being used for 75,000 kilometres in Canada.

At Honda, we pride ourselves on a superb engine management system. We gained our expertise in our formula one engine technology and then brought that experience through our environmental engineering group to ordinary drivers around the world. However, we need properly functioning sensors to make systems work, and MMT prevents that.

There has been the suggestion that, somehow, the auto companies have an underlying motive for supporting the passage of Bill C-29. At Honda, there is no underlying motive to hide. Our motive is clear: We are convinced that the negative effect of MMT is indisputable, cumulative, and irreversible, and that MMT will result in increased vehicle exhaust emissions, increased warranty and consumer costs, as well as consumer dissatisfaction.

In the future, Honda wishes to maintain its position by introducing even cleaner vehicles into the North American market. Unfortunately, due to fuel quality issues, Honda will not be able to do so in Canada without assuming an increased risk of emission system failures both during and after the warranty period.

As the President of Honda Canada, I am committed to bringing these leading-edge emission technology vehicles to Canada for the 1998 model year and beyond. I need your support to make MMT-free fuel available by passing this bill. The time has come to take a definitive action to protect the Canadian environment

Puisque nous sommes à l'avant-garde mondiale en matière de conception et de mise au point de ce type de véhicules très perfectionnés sur le plan technologique, nous avons, chez Honda, une bonne compréhension des problèmes qui découlent de l'utilisation des mauvais carburants.

En octobre 1994, Honda Canada soumettait un rapport confidentiel à Environnement Canada et à Transports Canada dans lequel nous expliquions nos inquiétudes au sujet de l'additif du carburant MMT. Depuis ce moment-là, nous avons préconisé très ouvertement la disponibilité de carburants sans MMT sur le marché canadien pour aller de pair avec les véhicules perfectionnés que nous avons déjà introduits.

Chez Honda, nous sommes arrivés à la conclusion que les produits de combustion du MMT, surtout des oxydes de manganèse, nuisent au fonctionnement des détecteurs d'oxygène et des convertisseurs catalytiques des véhicules, ce qui les rend moins aptes à contrôler et à limiter les gaz d'échappement nocifs que nous nous sommes tellement efforcés de réduire au minimum.

Mes collègues ont déjà exposé antérieurement les inquiétudes que suscitent chez eux les effets de l'oxyde de manganèse sur les systèmes antipollution. J'aimerais cependant vous montrer l'un de nos détecteurs d'oxygène, qui a été encrassé d'oxyde de manganèse. L'un des échantillons représente des détecteurs en bon état après utilisation aux États-Unis sur une distance de 140 000 kilomètres. L'autre représente des détecteurs défectueux qui ont servi au Canada sur 75 000 kilomètres.

Chez Honda, nous nous enorgueillons de l'excellence de notre système de gestion du moteur. Grâce à notre groupe de génie de l'environnement, nous avons pu transférer l'expérience acquise sur les moteurs de Formule 1 pour en faire profiter les automobilistes ordinaires un peu partout dans le monde. Cependant, pour bien fonctionner, le système doit être doté de détecteurs en bon état, et le MMT ne le permet pas.

Certains ont laissé entendre que les constructeurs d'automobiles auraient des raisons particulières d'appuyer l'adoption du projet de loi C-29. Pour Honda, il n'y a aucun motif sous-jacent. Notre objectif est clair: nous sommes convaincus que les effets nocifs du MMT sont indiscutables, cumulatifs et irréversibles et que l'utilisation de MMT entraînera une augmentation des émissions d'échappement des véhicules, une augmentation des coûts de garantie et d'entretien, de même que l'insatisfaction du consommateur.

Pour l'avenir, Honda souhaite conserver sa position en introduisant sur le marché nord-américain des véhicules encore plus propres. Malheureusement, pour des raisons liées à la qualité du carburant, Honda ne sera pas en mesure de le faire au Canada sans assumer un risque de plus en plus grand de défaillance des systèmes antipollution, aussi bien durant la période de garantie que par la suite.

À titre de président de Honda Canada je suis fermement résolu à introduire au Canada, pour l'année automobile 1998 et par la suite, nos véhicules à technologie antipollution de pointe. Vous pouvez m'aider à rendre disponible le carburant sans MMT en adoptant le projet de loi à l'étude. Le moment est venu d'agir de

and the Canadian consumers by passing Bill C-29. Thank you for the opportunity to address this committee.

Mr. Ernst Lieb, President, Mercedes-Benz Canada: I wish to echo some of my colleagues' comments by providing Mercedes-Benz' views on the impact of MMT on the vehicles we sell here in Canada.

Before I turn to that subject, however, I wish to emphasize how important it is that this legislation be passed without delay so that MMT can finally be eliminated from Canadian gasoline. It is no secret that air quality is a significant problem in parts of Canada. The Quebec-Windsor corridor and the Lower Fraser Valley are two areas where the problem is most acute.

Our industry has recognized that it has an important leadership role to play in improving air quality and reducing smoke. Over the past decade, the automotive sector has voluntarily introduced more stringent vehicle emissions systems on automobiles sold in Canada. This technology is designed to reduce smog-generating emissions from individual vehicles by 90 to 98 per cent. As a result, the automotive sector is the only one in Canada to show a reduction in emissions between the years 1985 and 2000.

Having invested billions of dollars in the development and introduction of state-of-the-art emission control and diagnostic equipment in our vehicles, we now face a situation in Canada where this technology cannot function properly because of the presence of MMT in the Canadian fuel. This is an important issue in relation to our customers who expect to get the full benefit of the technology they pay for when they purchase a new vehicle.

It is also critical to our ability to meet the vehicle emission regulations being proposed by Transport Canada for 1998 and those already in place in British Columbia. These regulations were based on the assumption that MMT-free fuel would be available for the consumer. They can be met, but only if MMT is removed from the fuel.

Seen from an international perspective, the continued use of MMT in Canada leaves this country out of step with the rest of the world. No other OECD country allows MMT to be used on a national basis. Even in the United States, where a technical ruling by the courts forced the Environmental Protection Agency to grant a waiver to the Ethyl Corporation permitting the use of MMT, this fuel additive is still prohibited in California and major American cities where the U.S. Clean Air Act requires reformulated fuels.

The simple truth is that reducing vehicle emissions is a priority for governments everywhere.

façon décisive pour protéger l'environnement au Canada et les consommateurs canadiens par l'adoption du projet de loi C-29. Merci de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant votre comité.

M. Ernst Lieb, président, Mercedes-Benz Canada: J'aimerais reprendre à mon compte certains des commentaires de mes collègues en exposant les points de vue de Mercedes-Benz au sujet de l'incidence du MMT sur les véhicules que nous vendons au Canada.

Avant d'aborder cette question, cependant, j'aimerais vous dire à quel point il est important que la mesure soit adoptée sans délai de manière à ce que le MMT soit enfin supprimé de l'essence au Canada. Personne n'ignore que la qualité de l'air pose un grave problème dans certaines régions du Canada. C'est dans le corridor Québec-Windsor et dans les basses terres de la vallée du Fraser que le problème se pose avec le plus d'acuité.

Dans notre secteur, nous nous sommes rendu compte que nous avions un rôle important à jouer dans l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction du smog. Au cours de la dernière décennie, le secteur de l'automobile a de son propre gré doté les véhicules vendus au Canada de systèmes antipollution plus efficaces. La technologie est conçue de manière à réduire les émissions qui créent le smog de 90 à 98 p. 100 pour les véhicules particuliers. Il en résulte que le secteur de l'automobile est le seul au Canada qui affiche une réduction des émissions entre les années 85 et 2000.

Après avoir investi des milliards de dollars à mettre au point et à introduire dans nos véhicules des dispositifs antipollution et du matériel de diagnostic très perfectionnés, nous nous trouvons maintenant dans une situation au Canada, où la technologie ne peut fonctionner comme elle le devrait en raison de la présence de MMT dans les carburants. La question est d'importance primordiale pour ce qui est de nos rapports avec notre clientèle. En effet, nos clients s'attendent à profiter pleinement de la technologie dont ils ont fait l'acquisition en achetant un nouveau véhicule.

Elle a une importance critique également, pour ce qui est de notre capacité de respecter la réglementation antipollution que propose Transports Canada pour 1998, et celle qu'a déjà adoptée la Colombie-Britannique. En formulant cette réglementation, on a supposé que le consommateur aurait accès à un carburant sans MMT. La réglementation peut être respectée, mais seulement à la condition qu'il n'y ait plus de MMT dans le carburant.

En continuant d'utiliser le MMT, le Canada ne serait plus au diapason avec le reste du monde. Aucun autre pays de l'OCDE n'autorise l'utilisation du MMT. Même aux États-Unis, où une décision technique rendue par les tribunaux a obligé la Environmental Protection Agency à accorder à Ethyl Corporation, une dispense lui permettant d'utiliser le MMT, cet additif continue d'être interdit en Californie et dans les principales villes américaines, où la Clean Air Act des États-Unis exige des carburants reformulés.

À vrai dire, la réduction des émissions des véhicules est prioritaire pour les gouvernements du monde entier.

Mercedes-Benz introduced advanced emission control technology in 1994 which continuously monitors the systems and alerts vehicle operators to a malfunction within the system which requires vehicle servicing. However, we have determined that MMT causes deposits within the emission control system leading to premature elimination of the indicator lights. In Western Europe, our passenger cars are equipped with similar exhaust emission technology, and in these markets we do not experience emission-control-related consumer complaints due to MMT deposits.

For the 1998 model year, Mercedes-Benz Canada plans to introduce even more advanced exhaust emissions technology to meet the B.C. regulations and the proposed 1998 federal regulations. If MMT-free fuel is not available for these vehicles, we may reluctantly find it necessary to deactivate the system to avoid customer dissatisfaction.

Mr. Chairman, honourable senators, today is somewhat of an unusual day for us. We are not accustomed to appearing before the Senate of Canada, let alone together with all of our competitors from around the world. We hope, however, that our attendance here and personal participation in the MMT issue helps to make it clear how important this issue is for this industry.

This concludes our opening statements, and we hope that we will now be able to answer all your questions about the impact of MMT on our vehicles and why it is so vital that Bill C-29 be brought into force as soon as possible.

Mr. Owada: If you have any questions, we would be pleased to answer them.

The Chairman: I am sure we do. *Domo arigato gozaimasu.* We appreciate your participation.

Senator Kinsella: Mr. Owada, at the bottom of page 3 of your presentation, you state that you had an assurance from the Canadian government that MMT-free fuel would be made available here in Canada. Is that your testimony?

Mr. Owada: Do I understand your question? Are we basing our emission devices on MMT-free gas fuel?

Senator Kinsella: At the bottom of page 3, you state:

Our emission control systems are predicated upon the availability of MMT-free fuel; which is the norm in the U.S.A. and throughout the world and which we were assured by the Canadian government would be made available here.

I wish to ask you some questions about that statement.

Who gave you that assurance in the Government of Canada?

Mercedes-Benz a introduit en 1994 une technologie antipollution perfectionnée qui surveille sans arrêt le système et signale au conducteur toute panne qui devrait donner lieu à une visite au garage. Nous avons pu toutefois constater que l'encrassement du système antipollution par les dépôts de MMT, entraîne prématurément le non-fonctionnement des voyants lumineux. Dans nos marchés de l'Europe de l'Ouest, où les véhicules particuliers sont dotés d'une technologie d'antipollution similaire, nous n'avons constaté aucune plainte des consommateurs au sujet des systèmes antipollution qui soit attribuable à des dépôts de MMT.

Pour l'année automobile 1998, Mercedes-Benz Canada prévoit introduire une technologie antipollution encore plus perfectionnée, pour respecter la réglementation de la Colombie-Britannique et celle qui est proposée pour 1998 par le gouvernement fédéral. Si ces véhicules ne peuvent avoir accès à un carburant sans MMT, nous devons peut-être, en dépit de nos réticences, juger nécessaire de désactiver le système pour éviter l'insatisfaction de notre clientèle.

Monsieur le président, honorables sénateurs, la journée d'aujourd'hui est plutôt inhabituelle pour nous. Nous n'avons pas coutume de comparaître devant le Sénat du Canada, et encore moins de le faire en même temps que nos concurrents à l'échelle de la planète. Nous espérons cependant, que notre comparution et que l'intérêt que nous portons tout particulièrement à la question du MMT vous convaincra qu'il s'agit là d'un enjeu très important pour l'ensemble de notre secteur.

Voilà qui met fin à nos déclarations liminaires. J'espère que nous aurons maintenant l'occasion de répondre à toutes vos questions au sujet des répercussions du MMT sur nos véhicules en faisant valoir pourquoi il est si important que ce projet de loi C-29 soit adopté et entre en vigueur dans les meilleurs délais possibles.

M. Owada: Si vous avez des questions, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

Le président: Nous en avons certainement. *Domo arigato gozaimasu.* Nous vous remercions de votre participation.

Le sénateur Kinsella: Monsieur Owada, en bas de la page 3 de votre exposé, vous déclarez que le gouvernement du Canada vous avait assuré que le carburant sans MMT serait disponible au Canada. Est-ce bien ce que vous soutenez dans votre témoignage?

M. Owada: Ai-je bien compris? Vous nous demandez si nous concevons nos dispositifs antipollution en fonction d'un carburant sans MMT?

Le sénateur Kinsella: En bas de la page 3, vous déclarez:

Nos systèmes antipollution supposent la disponibilité de carburant sans MMT; ce qui correspond à la norme aux États-Unis et partout dans le monde et ce dont nous avait assuré le gouvernement canadien pour le Canada.

J'aimerais vous interroger au sujet de cet énoncé.

Quel représentant du Gouvernement du Canada vous a donné de telles assurances?

Mr. Owada: We only understood that we are to help, but I do not know who gave the assurance to us.

Mr. Nakatani: As far as I understand the Canadian federal government, Transport Canada, sets the standard of emission control for 1998 model year in the condition of MMT-free gasoline. That is a Canadian government requirement or standard.

In order to meet that standard set by Canadian federal government, all of us have been working very hard.

Senator Kinsella: Is it now your testimony that you were not given this assurance by any minister of the Government of Canada?

Mr. Don McArthur, President, Association of International Automobile Manufacturers of Canada: Perhaps if we may call upon those who were doing the negotiations with the federal government at the time. They have more specific knowledge and would be happy to respond to that question.

Mr. Martin Ehmann, Manager Vehicle Compliance, Technical Operations, Toyota Canada Inc.: At the working group level, in the discussions for regulation development, it was clear that MMT fuel would predicate this 1998 ruling on the federal side. It was also very clear to British Columbia that, to continue compliance to the total requirement in the long haul, MMT-free fuel would be required. In fact, it is available in significant quantities in the British Columbia lower Fraser Valley now.

Senator Kinsella: Did any minister of the Government of Canada give you this assurance?

Mr. Ehmann: I personally was not present at those meetings, sir.

Senator Kinsella: I will turn to another matter.

Mr. Nakatani, I am referring to your presentation at page 3, the third paragraph, where you explain to the committee that you:

...became concerned that the manganese oxide deposits found on the oxygen sensors may interfere with the emission control technology and the ability of the on board diagnostic system to properly monitor the emission control technology.

When did you come to that conclusion? I have read a document written on behalf of the Government of Canada, dated July 19, 1994, by Mr. E. Crupi in the ASFBB. He states:

This summarizes data recently submitted by... Toyota (July 13, 1994)...

The Government of Canada goes on to state in this memo:

Toyota has monitored the OBD II codes on 24 Canadian and 10 U.S. 1994 model year vehicles to determine whether MMT has significantly impacted the capability of the catalyst monitoring function in Canada. Toyota did not find any evidence that false detections made by the

M. Owada: Nous avons tout simplement compris qu'on nous viendrait en aide, mais je ne sais pas qui nous a fourni de telles assurances.

M. Nakatani: D'après ce que je comprends, le gouvernement fédéral du Canada, Transports Canada, détermine la norme en matière de limitation des émissions pour l'année automobile 1998 à la condition d'utiliser une essence sans MMT. Il s'agit d'une exigence ou d'une norme du gouvernement canadien.

Afin de respecter la norme fixée par le gouvernement fédéral canadien, nous avons tous travaillé d'arrache-pied.

Le sénateur Kinsella: Est-ce que vous êtes en train de dire que cette assurance ne vous avait été donnée par aucun ministre du gouvernement canadien?

M. Don McArthur, président, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada: Peut-être que si nous pouvions faire appel à ceux qui se sont chargés des négociations avec le gouvernement fédéral à l'époque, ils seraient mieux à même de vous répondre plus précisément.

M. Martin Ehmann, directeur de la conformité des véhicules, Opérations techniques, Toyota Canada Inc.: Au sein du groupe de travail, dans les discussions que nous avons eues à propos de la réglementation, il était clair que le carburant contenant du MMT entraînerait cette décision 1998 du côté fédéral. Il était également tout à fait évident pour la Colombie-Britannique que, pour assurer une observation permanente à long terme, il faudrait du carburant sans MMT. En fait, il y en a beaucoup actuellement en aval de la vallée du Fraser en Colombie-Britannique.

Le sénateur Kinsella: Y a-t-il un ministre fédéral qui vous ait donné cette assurance?

M. Ehmann: Je n'étais pas présent moi-même à ces rencontres, monsieur.

Le sénateur Kinsella: Je passerai à une autre question.

Monsieur Nakatani, je me reporte à votre exposé, plus précisément à la page 3, au troisième paragraphe, où vous expliquez au comité que:

[...] vous vous êtes inquiété que des dépôts d'oxyde de manganèse sur les détecteurs d'oxygène puissent entraver la technologie de contrôle des émissions et la capacité des systèmes de diagnostic intégré de surveiller convenablement ces techniques antipollution.

Quand en êtes-vous arrivé à cette conclusion? J'ai lu un document rédigé pour le gouvernement canadien et daté du 19 juillet 1994 sous la plume de M. E. Crupi dans l'ASFBB. Il déclare:

Ceci résume des données récemment soumises par [...] Toyota (13 juillet 1994) [...]

Le gouvernement canadien dit ensuite dans cette note:

Toyota a suivi les codes OBD-II sur 24 véhicules canadiens et 10 véhicules américains, modèle 1994, afin de déterminer si le MMT avait sérieusement entravé la fonction du contrôle des convertisseurs catalytiques au Canada. Toyota a conclu que rien ne semblait indiquer que le MMT

catalyst-monitoring system occurred as a result of using MMT.

These two statements seem to be at odds one with the other.

Senator Kenny: Can they have a copy of this document? Could we please know whose initials are on it? Could it be circulated to the committee, please?

The Chairman: That would be appropriate. When you are finished with the document, please distribute it.

Senator Kenny: It is hard to follow the question when he is quoting from a document which I have not seen. I do not know whether other members have seen it. I do not know what the ASFBB is. I do not know that organization within the government.

The Chairman: Finish your question and then we can get it.

Mr. Nakatani: In my statement today, I did not mention our testing of 1994 models. My report today is based on the same testing and the same timing as what you quoted, senator. I should not say this, but I came to Canada 18 months ago in July 1994. I was in Tokyo then. My technical staff Martin Ehmann will explain about that.

Mr. Ehmann: The document you are referencing, senator, is actually a response to something which happened a long time prior — to be precise, in March 1993. At that time, our initial research was rather limited on that particular engine configuration and environmental technology. We had earlier introduced in 1994 and installed in late 1993, only in a selected few engine families, what we consider to be an OBD-II system.

We approached Transport Canada and explained to them our serious concern. We brought our photos and research and analogies. We were concerned that, perhaps, the MIL light might be falsely triggered. We agreed to leave the MIL light off temporarily but leave the monitoring functions in place and then conduct, early in the 1994 model, a survey based on actual in-use vehicles.

That study was done at a very early time in the vehicle life, as you can appreciate. It was done in 1994 for the 1994 model vehicles. Although we were approaching the trigger of illuminating the MIL light, actually we had not done so. However, our concerns continued because with vehicle age and mileage, we expected problems in the future.

Since then, we have also conducted additional research which confirmed that, in fact, it is a serious problem.

Senator Kinsella: This the question I was going to ask of the other witnesses, Mr. Chairman.

Building on Senator Hays' question, when you engineers were designing the OBD device, did they not take into consideration the fact that, in Canada, our fuel is principally MMT-enhanced fuel?

aurait provoqué des erreurs de détection dans ces systèmes de contrôle.

Il semble que ces deux déclarations soient contradictoires.

Le sénateur Kenny: Peut-on leur fournir copie de ce document? Pourrait-on savoir de qui sont ces initiales? Pourrait-on le faire distribuer aux membres du comité, s'il vous plaît?

Le président: Ce sera en effet bien. Lorsque vous en aurez terminé, veuillez le faire circuler.

Le sénateur Kenny: Il est difficile de suivre la question lorsque l'on cite un document que je n'ai pas vu. Je ne sais pas si d'autres sénateurs l'ont vu. Je ne sais pas ce qu'est l'ASFBB. Je ne connais pas cet organisme au sein de l'administration.

Le président: Terminez votre question et nous obtiendrons cela après.

M. Nakatani: Dans ma déclaration, aujourd'hui, je n'ai pas parlé des tests que nous avons effectués sur les modèles de 1994. Mon rapport repose sur les mêmes tests et les mêmes dates que vous, sénateur. Peut-être ne devrais-je pas le dire, mais je suis arrivé au Canada il y a 18 mois, en juillet 1994. J'étais alors à Tokyo. Mon collaborateur technique Martin Ehmann peut vous expliquer cela.

M. Ehmann: Le document dont vous parlez, sénateur, est en fait une réponse à quelque chose qui s'était produit longtemps auparavant... pour être précis, en mars 1993. À l'époque, notre recherche initiale était assez limitée sur la configuration de ce moteur particulier et sur la technologie de l'environnement. Nous avions auparavant présenté et installé à la fin 1993, seulement dans quelques familles de moteurs, ce que nous considérons être un système OBD-II.

Nous avons pris contact avec Transports Canada pour expliquer nos grosses inquiétudes. Nous avons apporté nos photos, le résultat de nos recherches et des analogies. Nous nous inquiétions en effet que le voyant risque de s'allumer pour rien. Nous avons convenu de le retirer temporairement mais de laisser les fonctions de contrôle et d'effectuer un sondage dans les premiers modèles 1994 à partir de véhicules en circulation.

Cette étude fut effectuée très vite après la sortie du véhicule, comme vous pouvez le comprendre. Ça a été fait en 1994 sur les modèles 1994. Bien que nous en arrivions à presque brancher le voyant, nous ne l'avions pas fait. Toutefois, nos inquiétudes ne furent pas atténuées parce qu'avec l'âge et le millage, nous pensions que les problèmes se présenteraient.

Depuis lors, nous avons effectué d'autres recherches qui ont confirmé qu'en fait, c'était un problème sérieux.

Le sénateur Kinsella: C'est la question que j'allais poser aux autres témoins, monsieur le président.

Suite à la question du sénateur Hays, lorsque vos ingénieurs étaient en train de concevoir le système de diagnostic intégré, n'ont-ils pas pris en considération le fait qu'au Canada, notre carburant est essentiellement enrichi de MMT?

Mr. Owada: At Nissan we believe we have one of the most developed technology in the world for emission control. Through research and development we believe that MMT will be out. That is my understanding.

Senator Kinsella: If your engineers knew that, for the Canadian market, their OBD device would have to be able to cope with MMT-based fuel, they would have factored that in their design, would they not?

Mr. Shimizu: First, when we certify our vehicles to Canadian emission regulations, all tests will be done without MMT. The system is designed without MMT.

Senator Kinsella: Notwithstanding the fact that the fuel in Canada is MMT-based, you are going to do your tests on MMT-free gasoline?

Mr. Shimizu: That is the basic requirement.

Mr. Lieb: The certification process is actually described by Transport Canada. Transport Canada is the supplier of MMT-free fuel for certification. The certification then measures the systems and basically ensures that all the systems are working properly. There is certain mileage put on these cars and again measurements are taken. Again, it is always done with MMT-free fuel supplied by Transport Canada, by Canadian refineries.

When these cars finally go into operation with the customer, that is the first time they are exposed to MMT. To design a system for MMT additive is technically not possible. It was stated by our colleagues from North America earlier and we all agree that it is technically not possible. We have been facing this problem now for nearly 15 years. If I had a solution in the last two years, I would have put it in place. There is no technical solution for this right now.

The problem will become more severe when the 1998 model year comes on the market which will happen with Mercedes-Benz in approximately two weeks. We will have a car in Canada with OBD-II for the 1998 model year and there will be problems with that. Technically there is no solution. The certification process actually is MMT-free.

The Chairman: I should like to ask you a question which is fundamental to my understanding of what is happening right now.

In Canada, as you know, there are nine or so premiers and all our environmental departments other than a few are concerned about the situation that in Canada. As you know, our major automobile people, a major sector of industry in our country and our oil producers and refiners on the other side, are fighting with each other. It is not what you want and it is not what they want.

Taking everything you have said to be the case as to all of the negative aspects of MMT, it is my understanding that the oil industry has come forward and did so last fall and said to the Department of the Environment and to the car manufacturers, "Let's put a panel together. Let's examine the issue and if it can be

M. Owada: À Nissan, nous pensons que nous avons l'une des technologies antipollution les plus avancées du monde. Grâce à la recherche et au développement, nous croyons qu'il n'y aura plus de MMT. C'est comme cela que je vois les choses.

Le sénateur Kinsella: Si vos ingénieurs avaient su que pour le marché canadien leur système de diagnostic intégré devrait pouvoir accepter du carburant enrichi de MMT, ils en auraient tenu compte dans la conception industrielle, n'est-ce pas?

M. Shimizu: Tout d'abord, lorsque nous certifions nos véhicules conformes aux règlements canadiens sur les émissions, tous les tests auront été effectués sans MMT. Le système est conçu sans MMT.

Le sénateur Kinsella: Même si le carburant au Canada contient du MMT, vous allez faire vos tests sur de l'essence sans MMT?

M. Shimizu: C'est la première condition.

M. Lieb: Le processus d'homologation est en fait décrit par Transports Canada. C'est Transports Canada qui fournit le carburant sans MMT pour l'homologation. Il s'agit ensuite de mesurer les systèmes et de s'assurer qu'ils fonctionnent tous bien. Ces voitures parcourent ensuite un certain millage après quoi on prend certaines autres mesures. Là encore, c'est toujours fait avec du carburant sans MMT fourni par Transports Canada, provenant de raffineries canadiennes.

Lorsque ces voitures sont finalement remises au client, c'est la première fois qu'elles sont exposées au MMT. La conception d'un système qui tiendrait compte d'un additif MMT est techniquement impossible. Nos collègues d'Amérique du Nord l'ont dit tout à l'heure et nous sommes tous d'accord pour dire que c'est techniquement impossible. C'est un problème auquel nous faisons maintenant face depuis près de 15 ans. Si j'avais trouvé une solution ces deux dernières années, je l'aurais mise en oeuvre. Il n'y a pas de solution technique à l'heure actuelle.

Le problème deviendra plus grave lorsque les modèles 1998 apparaîtront sur le marché, ce qui sera le cas dans 15 jours environ pour Mercedes-Benz. Nous aurons au Canada une voiture équipée d'une OBD-II pour le modèle 1998 et cela posera des problèmes. Il n'y a pas de solution technique. Le processus d'homologation repose sur du carburant sans MMT.

Le président: J'aimerais vous poser une question qui est fondamentale si je veux essayer de comprendre ce qui se passe à l'heure actuelle.

Au Canada, comme vous le savez, il y a environ neuf premiers ministres provinciaux et tous nos ministères de l'Environnement, à l'exception de quelques-uns, s'inquiètent de la situation. Vous savez aussi que nos grands constructeurs automobiles, qui représentent un secteur très important de notre industrie nationale, et nos producteurs et raffineurs de pétrole se font la guerre. Ce n'est pas souhaitable ni pour vous ni pour eux.

Considérant tout ce que vous avez dit et tous les aspects négatifs du MMT, je crois que le secteur pétrolier a déclaré l'automne dernier au ministre de l'Environnement et aux constructeurs automobiles: «Constituons un groupe d'experts. Examinons la question et si l'on peut démontrer d'une façon ou

shown in any way that this MMT use is bad for the environment, or is gumming up the diagnostics, that they will stop." They estimate that will take three months.

All of our premiers or the eight or nine and our environmental ministers involved, other than B.C. and Ontario, have supported that.

Why not accept it, do the work, get it finished and if what you say is true that will be the end of it and they will stop and we will not need this ongoing battle between two major industries in our country?

Why would you be opposed to this examination if you are so certain as to your position, why would you not accept what our premiers and ministers across this country are saying that they would like to have happen?

Mr. Lieb: We have to look at past years. This is not an issue which is suddenly on the table and or one which we have been discussing for the last six months. We have been discussing this for 15 years.

We have a memorandum of understanding signed in 1994 by the oil industry as well as by the automotive industry which clearly said that the oil industry will supply fuels which will allow us to fulfil the federal standard for emissions. It is not there. This is now three years ago.

The Chairman: You might not have been here this morning, but they are saying they are doing that. They are saying they are abiding by what that letter says.

Mr. Lieb: Then they have to supply us with MMT-free fuel and that is not the case.

The automobile industry is caught in a box here. On one side we have to come up with a system which we all developed. We spent millions of dollars to get the system up and running. It works in most of the world. Last year we produced 640,000 passenger cars out of which 5,000 came to Canada. I have problems with those 5,000. The other 635,000 do not give me problems in that particular aspect.

We have a system which has millions of dollars invested in it. We have a certification process which is taking place according to the rules of Transport Canada, with MMT-free fuel. We all pass certification with no problem at all.

As soon as the car goes on the road with the consumer we have warranty problems and we will eventually have problems at the consumer end when the catalysts, the sensors and other components fail.

We are supplying a certified car which fulfills ODB-II standards for 1998, but as soon as this car, in Canada only, goes on the road we are faced with the problem that the federal emission standards are not met. We cannot guarantee it. This is our situation.

The Chairman: You still have not answered my question. I am accepting all of that to be the case for the moment. I am not questioning your argument, although there are others in this room who would.

d'une autre que l'utilisation du MMT est nocive pour l'environnement, ou entrave les systèmes de diagnostic, on arrêtera.» On prévoit que cette étude prendra trois mois.

Tous nos premiers ministres, ou les huit ou neuf, et nos ministres de l'Environnement concernés, à l'exception de ceux de la Colombie-Britannique et de l'Ontario, se sont déclarés d'accord.

Pourquoi ne pas accepter cela, faire le travail, en finir et si ce que vous dites est vrai, ce sera terminé et ils arrêteront et cette bataille incessante entre ces deux secteurs majeurs de l'industrie canadienne cessera?

Pourquoi vous opposer à cet examen si vous êtes si certain de votre position, pourquoi ne pas accepter ce que nos premiers ministres et ministres partout au pays ont dit qu'ils souhaiteraient?

M. Lieb: Il faut considérer les années passées. Ce n'est pas un problème nouveau ni un problème dont nous ne discutons que depuis six mois. Nous en parlons depuis 15 ans.

Nous avons un protocole d'entente signé en 1994 par le secteur pétrolier ainsi que par les constructeurs automobiles qui établit très clairement que le secteur pétrolier fournira du carburant qui nous permettra de respecter la norme fédérale concernant les émissions. Ce n'est pas le cas. Cela remonte à trois ans.

Le président: Vous n'étiez peut-être pas là ce matin mais le secteur pétrolier dit que c'est justement ce qu'il fait. Il dit qu'il respecte le protocole.

M. Lieb: Alors il doit nous fournir du carburant sans MMT et ce n'est pas ce qu'il fait.

Le secteur automobile est coincé. D'un côté, il nous faut adopter un système que nous avons tous mis au point. Nous avons dépensé des millions de dollars à mettre au point ce système. Il marche pratiquement partout au monde. L'année dernière, nous avons construit 640 000 voitures de tourisme dont 5 000 sont venues au Canada. J'ai des problèmes avec ces 5 000 voitures. Les 635 000 autres ne m'en posent aucun à ce sujet.

Nous avons un système dans lequel nous avons investi des millions de dollars. Nous avons un processus d'homologation qui correspond aux règles imposées par Transports Canada en utilisant du carburant sans MMT. Nous obtenons tous l'homologation sans problème.

Dès que le véhicule est lancé sur la route, nous avons des problèmes de garantie et nous aurons finalement des problèmes avec nos clients quand les convertisseurs catalytiques, les détecteurs et autres pièces tomberont en panne.

Nous livrons une voiture certifiée conforme aux normes OBD-II pour 1998 mais, dès que cette voiture, au Canada seulement, est lancée sur la route, le problème est que les normes d'émission fédérales ne sont plus satisfaites. Nous ne pouvons le garantir. Voilà où nous en sommes.

Le président: Vous n'avez toujours pas répondu à ma question. J'accepte tout ce que vous dites pour le moment. Je ne remets rien en doute, même s'il y en a ici qui seraient peut-être tentés de le faire.

I am merely asking why would you not accept the offer of the oil industry to take the three months with Environment Canada, do the examination, when they have said that they will stop if there is any evidence in this examination that what you say is true? Why not do it?

Mr. Lieb: The situation for Mercedes-Benz is that by February 14 we are introducing in this markets the first model year 1998 with OBD-II systems in it. We heard the same from Chrysler earlier with the Windstar. We do not have time for another three months. That is our situation. That is why we are appearing and pointing out that all the research and warranties statistics clearly indicates that MMT is giving us problems with our emissions.

The Chairman: Would you then respond so I understand your position as to what we heard this morning from the oil companies when they suggested that they have been trying since 1993 to have an examination of these issues dealt with so that you could come to a conclusion and they have had no response from your industry and your industry has refused to do so, as I understand their testimony this morning. Would you respond to that?

Mr. McArthur: Mr. Chairman, I would like to go back to some earlier testimony and that was in 1994.

At that time when we thought as an industry that we had reached a consensus with the petroleum industry that they would provide the fuel that was required. That is the reason why we have proceeded to manufacture cars that have the on-board diagnostic system that will operate with MMT-free fuel.

We knew from the very beginning that it would not operate with MMT included in the fuel.

The Chairman: Mr. McArthur, did that agreement refer to MMT?

Mr. McArthur: No, Mr. Chairman, it did not refer specifically to MMT. It did refer to compatible fuel that would permit us to meet U.S. emission regulations because we had agreed voluntarily as an industry that we would in fact meet the U.S. requirements. That was by memo of understanding. It did not refer specifically to MMT but it was recognized that the new system would not operate effectively with MMT in the fuel. That was our understanding, and it was a very clear one.

The Chairman: I do not know that I have seen a copy of that memo. Maybe in all this paper we received recently we have it. Do we have a copy?

Mr. McArthur: I think it is in that rather large box of material that you did receive. I will undertake, Mr. Chairman, to get you a copy in any event so you do not have to dig through the box.

Mr. Shimizu: Mr. Bryksaw from Honda Canada is familiar with the situation in 1994, so he is able to say something.

Mr. Glenn B. Bryksaw, Auto Compliance Co-ordinator, Honda Canada Inc.: In the summer of 1994, we met with representatives of the petroleum industry to discuss exactly this

Je vous demande simplement pourquoi vous n'accepteriez pas l'offre du secteur pétrolier de passer trois mois avec Environnement Canada à faire cet examen puisqu'il a dit qu'il arrêterait si cet examen permettait de conclure que ce que vous dites est vrai? Pourquoi ne pas le faire?

M. Lieb: Le problème, pour Mercedes-Benz, c'est que d'ici au 14 février, nous aurons mis sur ce marché les premiers modèles 1998 équipés des systèmes OBD-II. Chrysler a dit la même chose à propos de la Windstar. Nous n'avons pas le temps d'attendre encore trois mois. Voilà le problème. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici et nous vous signalons que toutes les recherches qui ont été faites et que toutes les statistiques de garantie indiquent clairement que le MMT crée des problèmes en ce qui concerne les émissions.

Le président: Pourriez-vous alors répondre, afin que je comprenne bien votre position, à ce que les compagnies pétrolières nous ont dit ce matin à savoir qu'elles essaient depuis 1993 de faire examiner ces questions afin de pouvoir parvenir à une conclusion et que vous n'avez jamais répondu, qu'elles n'ont pas eu de réponse de vous et que votre secteur refuse de participer. Que répondez-vous à cela?

M. McArthur: Monsieur le président, j'aimerais revenir à des témoignages qui avaient été présentés en 1994.

À l'époque, notre secteur pensait être arrivé à un consensus avec le secteur pétrolier; nous avions cru convenir que ce dernier fournirait le type d'essence nécessaire. C'est pourquoi nous avons fabriqué des véhicules munis du système de diagnostic intégré et qui utiliseront de l'essence sans MMT.

Nous savions pertinemment au départ que ces véhicules ne pourraient pas utiliser d'essence contenant du MMT.

Le président: Monsieur McArthur, cette entente portait-elle sur le MMT?

M. McArthur: Non, monsieur le président, elle ne portait pas spécifiquement sur le MMT. On parlait plutôt d'essence ou de carburant compatible qui nous permettrait de respecter les règlements antipollution américains parce que nous avions de notre propre gré convenu de respecter ces règlements à cet égard. Tout cela s'est fait par protocole d'entente. On ne parlait pas précisément du MMT mais on savait que le nouveau système ne pourrait pas fonctionner de façon efficace si on utilisait de l'essence contenant du MMT. C'est ce qu'on avait convenu et tout était très clair.

Le président: Je ne sais pas si j'ai vu le texte de ce protocole d'entente. Peut-être se trouve-t-il parmi tous les documents que nous avons reçus récemment. Avons-nous une copie du texte?

M. McArthur: Je crois qu'il se trouve dans cette grosse boîte de documents que vous avez reçus. Monsieur le président, je peux vous faire parvenir copie de ce protocole; ainsi vous n'aurez pas besoin de chercher dans cette grosse boîte.

M. Shimizu: M. Bryksaw de Honda Canada connaît bien la situation qui existait en 1994 et pourra vous en parler.

M. Glen B. Bryksaw, coordonnateur de la conformité, Honda Canada Inc.: À l'été 1994, nous avons rencontré des représentants du secteur pétrolier pour discuter précisément de

issue. We, in an *in camera* session, put all our cards on the table. At that time, the auto industry provided all of the data, each individual manufacturer presenting their results to the CPPI so that we were showing independent data. In other words, General Motors would go in; they would make a presentation. Then we would go in, and then Chrysler would go in, followed by Ford. All of us did it independently.

There were three committee representatives that the CPPI hired to review this data in an "impartial" committee. It was interesting to note that the person on the committee who had a lot of experience in the auto industry agreed with our findings. He said our data was thoroughly and easily definable and understandable. The petroleum company representative agreed that there were no data. The third person could not make his mind up.

We have had ongoing discussions with the Canadian Petroleum Producers Institute for as long as I have been auto compliance coordinator, and we have gotten nowhere. They will not acknowledge that there is any problem. We have presented the data, as we have done with you, sir. We did it in *in camera* sessions because we do not share our warranty data. It is definitely competitive. As far as we are concerned, we have done all CPPI has asked us to do. They still refuse to accept the situation.

Senator Carstairs: Earlier in today's session some of the witnesses were sitting around admitting what vehicle they were driving. Just to make you feel a little more comfortable, we are a two-Toyota family.

That is obviously not the area of my inquiries.

This 1994 date seems to me very critical. When you were at that point beginning your tests for your OBD-II, they were being conducted, I have heard, minus MMT fuel. Were the oil companies aware of that at that time? Did they know you were going through all this evaluation process with fuel that did not contain MMT?

Mr. McArthur: Senator, if I may respond, this was a prerequisite for the testing process, both for the initial evaluation and for subsequent driving tests and evaluation thereafter. This was not our requirement; this was a federal government requirement. Perhaps I should not assume but I believe it certainly was public knowledge.

Senator Carstairs: It was public knowledge that you were testing this equipment, and you were testing it with fuel that did not have MMT in it. The oil industry presumably knew that at the time they were signing this memorandum of understanding. Even though it does not say so specifically, surely there is the implication that the fuel would not have MMT in it at the time you were bringing these OBD-II's on stream.

Mr. McArthur: That is correct.

Senator Carstairs: My second area of questioning has to do with your experience outside Canada. Obviously Mercedes-Benz is a perfect example with 640,000 vehicles, only 5,000 of which

cette question. Lors d'une réunion à huis clos nous avons joué cartes sur table. À l'époque, le secteur de l'automobile a fourni toutes les données, chaque fabricant présentant les résultats pertinents à l'ICPP pour que l'on comprenne bien que nous présentions tous des données indépendantes. En d'autres termes, General Motors présentait un exposé et des données. Puis nous faisons de même, puis Chrysler Canada et enfin Ford. Nous l'avons tous fait de façon indépendante.

Il y avait trois représentants de comité embauchés par l'ICPP pour étudier ces données dans le cadre de réunions d'un comité «impartial». Il est intéressant de noter que le seul membre du comité qui connaissait bien le secteur de l'automobile a accepté nos conclusions. Il a dit que nos données étaient facilement définissables et pouvaient être facilement comprises. Le représentant du secteur pétrolier a convenu qu'il n'y avait pas de données. Le troisième membre du comité ne pouvait pas se décider.

Nous discutons de la question avec l'Institut canadien des produits pétroliers depuis que je m'occupe de l'observation, et cela n'a rien donné. L'institut reconnaît qu'il existe un problème. Nous avons fourni les données, comme nous l'avons fait avec vous, sénateur. Nous l'avons fait lors de réunions à huis clos parce que nous ne voulons pas révéler de données sur nos garanties. Après tout la concurrence existe. Nous avons fait, tout au moins nous le croyons, tout ce que l'ICPP nous a demandé de faire. Pourtant l'institut refuse de reconnaître qu'il existe un problème.

Le sénateur Carstairs: Un peu plus tôt aujourd'hui certains des témoins discutaient de leur voiture personnelle. Simplement pour vous rassurer, je peux vous dire que dans ma famille nous avons deux Toyota.

Ce n'est évidemment pas ce sur quoi porteront mes questions.

L'année 94 semble être une année critique. Lorsque vous avez lancé le projet de système de diagnostic intégré, vos tests étaient faits avec des véhicules utilisant de l'essence sans MMT. Les compagnies pétrolières étaient-elles au courant de la situation à l'époque? Savaient-elles que vous lanciez ce programme d'évaluation en utilisant un carburant sans MMT?

M. McArthur: Madame le sénateur, si vous me permettez de répondre, j'aimerais rappeler qu'il s'agissait d'une condition préalable à ces tests, à la fois pour l'évaluation initiale et pour les autres tests et l'évaluation qui suivra plus tard. Ce n'était pas nos exigences mais bien celles du gouvernement fédéral. Je n'ai pas de preuve mais je suis convaincu que tous les intéressés étaient au courant.

Le sénateur Carstairs: Chacun savait que vous mettiez à l'essai ce système, et que vous utilisiez de l'essence sans MMT. On suppose que le secteur pétrolier le savait à l'époque où il a signé ce protocole d'entente. Même si ce n'était pas écrit noir sur blanc, on savait que l'essence ne contiendrait pas de MMT quand vous lanceriez le système de diagnostic intégré.

M. McArthur: C'est exact.

Le sénateur Carstairs: Mon autre question porte sur l'expérience que vous avez vécue à l'extérieur du Canada. Clairement, Mercedes-Benz est un parfait exemple puisque cette

come to Canada. Do you put these OBD-II's in all your vehicles, no matter where those vehicles are being developed, produced, and manufactured? If you do not, why do you not? If you do, is the Canadian market the only one in which you are running into problems?

Mr. Lieb: This particular problem is only happening here in Canada. We have more data, which are confidential and I do not share them with anyone, but they clearly indicate to us that we have problems with certain components of OBD-II in Canada. That is clearly due to MMT additives.

I cannot speak for the whole production but I can tell you that in Europe, mainly in Germany where we sell about 250,000 to 280,000 units of the 640,000, we do have the same systems, and we do not experience this problem. We have MMT-free fuel there. We do not have additives in Germany. The actual fuel-refining process is different and therefore additives are not necessary.

Mr. Shimizu: May I add something? We are selling the same system in the United States, Japan and our major markets. As Mr. Lieb said, basically we have no experience in other markets areas. In the last year in the United States, for instance, we sold almost 800,000 cars with the system and we have not had a problem. It is a situation unique to Canada.

Senator Whelan: Mr. Chairman, I do not intend to take long. I am almost in a state of shock to find out that we are an island in the gasoline-user world. We are the only OECD country, if I understood the evidence here correctly, that uses MMT. I am a new member of this committee but I find the questions being asked here ridiculous, asinine, unbelievable, as is the insinuation that MMT is somehow good. There has not been a thing presented to me that shows that is so, in all the material I have read and from the doctors and other people to whom I have spoken. This was discussed when I was in government at one time. I am sorry we are taking up your time. That is all I have to say.

If you see me leave, it is not because I am bad. It is because I have two other meetings to attend and I am late for one by half an hour.

Senator Spivak: As I mentioned to the last delegation, one person who appeared before us suggested that the reason they are opposed to getting rid of MMT was that they thought it would set a terrible precedent. That does not square with the fact that in 1994 they signed this memorandum of understanding to supply this fuel.

Which is their real attitude? I think they probably understand what MMT is doing to your diagnostics systems, but they have another reason, and they told us point blank this morning what it is. What is the real attitude?

compagnie fabrique 640 000 véhicules et que seuls 5 000 d'entre eux viennent au Canada. Installez-vous ces systèmes de diagnostic intégré dans tous vos véhicules, peu importe où ils sont fabriqués? Sinon, pourquoi pas? Si oui, le marché canadien est-il le seul où vous avez eu des problèmes?

M. Lieb: Ce problème ne se produit qu'au Canada. Nous avons d'autres données, qui sont de nature confidentielle et que je ne peux communiquer à qui que ce soit; cependant elles indiquent clairement que nous avons des problèmes avec certains éléments du système de diagnostic intégré au Canada. Ce problème est clairement attribuable à l'additif MMT.

Je ne peux pas vous parler de toutes les voitures fabriquées par notre compagnie mais je peux vous dire qu'en Europe, principalement en Allemagne où nous vendons entre 250 000 et 280 000 des 640 000 véhicules, nous avons les mêmes systèmes et nous n'avons pas de problème. En Allemagne nous utilisons de l'essence sans MMT. Il n'y a pas d'additifs en Allemagne. Le processus de raffinage est différent c'est pourquoi il n'est pas nécessaire d'avoir recours aux additifs.

M. Shimizu: Puis-je ajouter quelque chose? Nous vendons le même système aux États-Unis, au Japon et dans nos principaux marchés. Comme M. Lieb l'a signalé, nous n'avons pas vraiment d'expérience des autres marchés. L'année dernière aux États-Unis, par exemple, nous avons vendu près de 800 000 véhicules munis de ce système et nous n'avons pas eu de problème. Ce problème existe uniquement au Canada.

Le sénateur Whelan: Monsieur le président, je serai bref. Je suis pratiquement renversé de constater que nous sommes en fait isolés dans le monde des utilisateurs d'essence. Nous sommes le seul pays de l'OCDE, si j'ai bien compris ce qu'on nous a dit, qui utilise du MMT. Je ne fais pas partie de ce comité depuis longtemps, mais je crois que les questions posées ici sont ridicules et incroyables, tout comme les propos tenus par ceux qui laissent entendre que le MMT est une bonne chose. On n'a pas encore pu me démontrer que c'était vrai, j'ai lu toutes sortes de documents, j'ai entendu les médecins et bien d'autres intervenants. En fait on discutait déjà de la question lorsque j'étais député ministériel. Je suis désolé que nous vous ayons demandé de prendre le temps de venir. C'est tout ce que j'ai à dire.

Je dois partir mais ce n'est pas parce que je suis choqué; c'est simplement que j'ai deux autres réunions et je suis déjà en retard d'une demi-heure.

Le sénateur Spivak: Comme je l'ai déjà mentionné au témoin précédent, un des témoins que nous avons entendus nous a dit que la raison pour laquelle nous nous opposons à l'élimination du MMT c'est par crainte que cela ne crée un précédent regrettable. Mais ce genre de commentaire va à l'encontre du simple fait que le secteur pétrolier a signé ce protocole d'entente en 1994 pour fournir cette essence.

Quelle est la vraie attitude du secteur pétrolier? Je crois qu'il comprend probablement l'effet qu'a le MMT sur vos systèmes de diagnostic intégré, mais il a une autre raison, et il nous a dit carrément ce matin ce qu'elle était. Quelle est en fait son attitude?

Mr. Lieb: We have to assume that they just do not want to do it and their reasons are financially driven. There will be investment necessary. I am not in the oil industry, but that is what I am reading and hearing so I have to assume that is the reason.

Senator Spivak: They also told us they could switch over in 24 hours, which I assume is because they are already producing a certain amount of MMT-free fuel.

Mr. Lieb: If the bill takes another two weeks, they may have to do that.

Senator Spivak: The presentation by Mercedes-Benz says that the automotive industry is the only one to show a reduction in emissions. We heard in California, too, about the reduction of certain kinds of emissions by 90 per cent and 98 per cent.

If this were working properly, those emissions would decrease even more. As everyone knows, Canada is in violation of its promise to reduce its emissions, and it is in violation by about 13 per cent.

Will proper use of these new diagnostic systems reduce emissions and the impact on climate change in North America?

Mr. Lieb: Definitely. I cannot answer in terms of percentages. General Motors gave some detailed numbers earlier.

Senator Spivak: We were also told this morning by the oil companies that if they got rid of MMT there would be an increase in sulphur. Therefore, what would the balance be in terms of emissions? What might the overall impact on emissions from both stationary and mobile sources be?

Mr. Ehmann: I am not equipped to speak about the stationary sources, but I would be glad to respond on the automobile side.

It is evident to us that the numbers given earlier are real. The 98-per-cent reduction in hydrocarbons since the pre-regulated 1970s is very real. We continue to intend to meet more stringent standards which will further reduce emissions, whether of hydrocarbons, carbon monoxide or oxides of nitrogen. Continuing to have fuel which is unreliable to our new technology will only hinder those further achievements.

Senator Spivak: Will the decrease in these emissions have an impact on climate change?

Mr. Ehmann: Of course it will. If we are discussing global warming and total pollution, then we are talking carbon dioxide and the answer is yes. It will further reduce carbon dioxide. If we can further reduce emission output through high technology and recognition that fuel and system is part of the same equation, then we can achieve higher protection.

M. Lieb: Nous devons supposer que les producteurs pétroliers ne veulent pas apporter cette modification et ce simplement pour des raisons financières. Il faudra faire des investissements. Je n'oeuvre pas dans le secteur pétrolier, mais c'est ce que j'ai lu et entendu et je dois supposer que c'est vraiment là la raison.

Le sénateur Spivak: Ils nous ont également dit qu'ils pourraient changer de type d'essence en 24 heures, et je suppose que cela est possible simplement parce qu'ils produisent déjà une certaine quantité d'essence sans MMT.

M. Lieb: Si le projet de loi prend deux semaines de plus, ils devront peut-être le faire.

Le sénateur Spivak: Dans son exposé le représentant de Mercedes-Benz a dit que le secteur de l'automobile est le seul qui a démontré qu'il avait réduit les émissions. En Californie également on a parlé d'une réduction de 90 p. 100 et de 98 p. 100 de certains types d'émissions.

Si tout cela fonctionnait comme il faut, ces émissions baisseraient encore plus. Comme tout le monde le sait, le Canada n'a pas respecté sa promesse de réduire ses émissions, et il dépasse en fait le niveau d'émissions prévu par 13 p. 100.

L'usage approprié de ces nouveaux systèmes de diagnostic intégré permettra-t-il de réduire les émissions et l'impact qu'elles ont sur les changements climatiques en Amérique du Nord?

M. Lieb: Certainement. Je ne peux pas vous donner de pourcentage. General Motors a donné des chiffres plus précis un peu plus tôt.

Le sénateur Spivak: Les sociétés pétrolières nous ont également dit ce matin que si elles n'utilisaient plus le MMT, il y aurait une augmentation de soufre. Ainsi, quel serait l'impact sur les émissions? Quel serait l'impact sur les sources d'émissions polluantes fixes et mobiles?

M. Ehmann: Je ne suis pas en mesure de parler des sources d'émissions fixes, mais je serais très heureux de vous parler du secteur automobile.

Il est évident que les chiffres que l'on vous a donnés plus tôt sont exacts. La réduction de 98 p. 100 des hydrocarbures depuis l'application des règlements dans les années 70, est un fait. Nous avons l'intention de respecter des normes toujours plus strictes qui permettront de réduire encore plus les émissions, qu'il s'agisse d'émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone ou d'oxyde d'azote. Si l'on continue à utiliser de l'essence qui ne nous permet pas de nous fier à nos nouvelles technologies, ou n'atteindra pas vraiment ces objectifs.

Le sénateur Spivak: La diminution des émissions aura-t-elle un impact sur les changements climatiques?

M. Ehmann: Certainement. Si l'on parle du réchauffement de la planète et de la pollution en général, nous parlons à ce moment-là de dioxyde de carbone et je dois répondre par l'affirmative. Cela permettra de réduire encore plus les émissions de dioxyde de carbone. Si nous pouvons réduire de façon plus marquée les émissions grâce à des technologies de pointe et l'acceptation du fait que l'essence et le système font partie de la même équation, nous pourrions à ce moment-là assurer une plus grande protection.

Senator Spivak: You only mentioned three emissions. Are hydrocarbons carbon dioxide?

Mr. Ehmann: No. Hydrocarbons, carbon monoxide and oxides of nitrogen are the three primary pollutants we are mandated to control. However, the total exhaust emissions convert to carbon dioxide, which contributes to global warming, and I believe Canada is in violation of that.

Senator Buchanan: I was interested in the comments by most of you that your new OBD-II systems using MMT-free gasoline will decrease smog-forming emissions. If that is the case, why has Alberta said just the opposite? Alberta has indicated that it will increase greenhouse gases and NO_x . Nova Scotia has said the same thing; that there is no evidence whatsoever to indicate any problems environmentally, but that there is much evidence to indicate that NO_x emissions will increase if MMT is not in gasoline. New Brunswick has said the same thing, as have Saskatchewan, Quebec and Manitoba. I did not get a chance to go through all the others.

They all indicate clearly in their letters that one of the reasons they oppose this bill is that the emissions are significant contributors to ground-level ozone and a major transboundary pollutant. Most of them say that if MMT is eliminated, there will be an increase of between 8 per cent and 20 per cent.

The Ethyl consultants say it would be about 20 per cent. CPPI says it would be about an 8-per-cent increase in NO_x . If there is an increase in NO_x , how can there be a decrease in smog in those areas where MMT is not used?

Mr. Bricksaw: With regard to the 20 per cent reduction which has been quoted so regularly, an assessment has been made by a solid and reputable group of statisticians at the University of Waterloo who have studied the Ethyl data. They have concluded independently that there is no statistical basis for making those sorts of claims.

The analysis that was done was clearly flawed. It was pointed out to us by the University of Waterloo statisticians that there was not a proper justification for that data with regard to mobile source emissions.

As auto manufacturers, we know that we could reduce NO_x . It is very simple for us to do that. If you understand the balancing act that is done, you try to run a vehicle at the very fine tight control point. You have three regulated pollutants to worry about and it is a trade-off between those three; NO_x on one side and hydrocarbons and carbon monoxide on the other. You cannot optimize all three other than at the point right in the middle. If you

Le sénateur Spivak: Vous n'avez mentionné que trois types d'émissions. Est-ce que les hydrocarbures sont en fait du dioxyde de carbone?

M. Ehmann: Non. Les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote sont les trois principaux polluants qu'on nous a chargés de contrôler. Cependant, les émissions des systèmes d'échappement se convertissent en dioxyde de carbone, ce qui contribue au réchauffement de la planète et je crois que le Canada n'a pas respecté ses engagements.

Le sénateur Buchanan: Je suis tout particulièrement intéressé par les commentaires que la plupart d'entre vous avez faits, soit que vos nouveaux systèmes de diagnostic intégré pour les véhicules utilisant de l'essence sans MMT diminueront les émissions qui causent le smog. Si c'est le cas, pourquoi l'Alberta a-t-elle dit tout à fait le contraire, soit que tout cela entraînera une augmentation des gaz à effet de serre et de l'oxyde d'azote. La Nouvelle-Écosse a dit la même chose; rien ne démontre pas que l'absence de MMT créera des problèmes environnementaux, mais tout semble indiquer que cette absence entraînera une augmentation des émissions d'oxyde d'azote. Le Nouveau-Brunswick a dit la même chose, tout comme la Saskatchewan, le Québec et le Manitoba. Je n'ai pas lu les autres mémoires.

Tous ces intervenants ont clairement indiqué dans leurs lettres qu'une des raisons pour lesquelles ils s'opposent à ce projet de loi, c'est que les émissions contribuent de façon importante à la création d'ozone des basses couches de l'atmosphère et représentent un polluant transfrontalier. La majorité d'entre eux disent que si l'on élimine le MMT, il y aura une augmentation entre 8 p. 100 et 20 p. 100.

Les experts-conseils du secteur de l'éthyle ont dit qu'il y aurait une augmentation d'environ 20 p. 100. L'IPPC a dit qu'il y aurait une augmentation d'environ 8 p. 100 d'oxyde d'azote. S'il y a une augmentation d'oxyde d'azote, comment peut-il y avoir une diminution du smog dans les régions où l'on n'utilise pas d'essence contenant du MMT?

M. Bricksaw: Pour ce qui est de la réduction de 20 p. 100 qu'on a citée à plusieurs reprises, j'aimerais signaler qu'un groupe de statisticiens fiables et de bonne renommée à l'Université de Waterloo a étudié les données fournies par ce groupe d'experts. Ces statisticiens ont conclu de façon indépendante que, statistiquement, ce genre d'affirmation n'était pas fondé.

L'analyse était clairement défectueuse. Des statisticiens de l'Université de Waterloo nous ont dit que les données concernant les émissions de sources mobiles n'étaient pas bien étayées.

En tant que fabricants d'automobiles, nous savons qu'il serait possible de réduire les oxydes d'azote. Ce serait très simple. Il faut comprendre qu'il s'agit de trouver le bon équilibre dans le fonctionnement d'une voiture. Il faut faire des compromis pour tenir compte des trois polluants qui font l'objet des règlements; d'un côté, il y a les oxydes d'azote, et de l'autre, il y a les hydrocarbures et l'oxyde de carbone. Ce n'est que le juste milieu

shift that point to get oxides of nitrogen lower, hydrocarbons and carbon monoxide go up.

When the OBD-II system is functioning properly, it is an on-board inspection and maintenance. It tells the customer that there is a problem with the vehicle and it must be repaired. If that system is not functioning properly, that vehicle will be emitting more of everything. It will burn more fuel; it will create more CO₂ emissions; it will create more hydrocarbon emissions and it will create more CO. Our data says that what it does to NO_x is about equal. That is where we stand.

Senator Buchanan: The 20-per-cent figure that I used was one figure. The CPPI used the figure of 8 per cent. Are you saying that it is not even 8 per cent, that it is less?

Mr. Brickshaw: I do not know from where the 8 per cent came. I do not know whether or not it was based on the same data that was provided from the original study. The University of Waterloo clearly stated that there was such variability in the test results that the amount of improvement or reduction in NO_x was well within the variability of the data. You could not make that categorical statement based upon the data that they looked at. That was a clear indication to us that this is not a valid assessment based on the data.

Senator Buchanan: Even some of the automobile manufacturers indicate that "there is no disagreement that MMT does in fact reduce NO_x emissions." The oil companies and the automobile manufacturers say that.

Mr. Brickshaw: I just made that point. We could reduce the NO_x by shifting the point. But we create hydrocarbons, carbon monoxide and more CO₂ because we burn more fuel. It is simple. We could do it, but you are asking us to do something that we cannot do because the regulations say that you must keep all three of those emissions below certain levels.

Senator Buchanan: What regulations?

Mr. Brickshaw: The emissions regulations.

Mr. Shimizu: The MMT affects this and they affect the whole system. Eventually, they will generate more emissions in the long run.

Senator Rompkey: Would the witness like to comment on the position of the provinces and why they took the position that they did?

Mr. Brickshaw: I am not in a position to make a judgment on their opinions. I am rather surprised at their opinions, based on the fact that the CCME has come out and endorsed the 1998 emission standards. I do not understand how these provincial bodies could go against their own environment ministers.

Senator Buchanan: But eight of the environment ministers are the ones who started the whole discussion on MMT being barred and two of them did not.

qui permet de réduire ces trois polluants au maximum. Si l'on cherche à réduire davantage les oxydes d'azote, les hydrocarbures et l'oxyde de carbone vont augmenter.

Lorsque le système de diagnostic intégré II fonctionne bien, il y a une inspection et un entretien intégré qui s'effectue. Le système indique au client s'il y a un problème et si la voiture doit être réparée. Si le système ne fonctionne pas bien, la voiture aura davantage d'émissions de toutes sortes. Elle consommera plus d'essence; elle créera plus d'émissions de gaz carboniques, d'hydrocarbures et d'oxydes de carbone. Selon nos données, la même chose vaut pour les oxydes d'azote. Voilà notre position.

Le sénateur Buchanan: J'ai cité le chiffre de 20 p. 100, qui est un des chiffres qui a été mentionné. L'ICCP a utilisé le chiffre de 8 p. 100. Vous dites que le chiffre n'est même pas de 8 p. 100, qu'il est moins élevé?

M. Brickshaw: Je ne sais pas d'où vient le chiffre de 8 p. 100. Je ne sais pas s'il provient des mêmes données, celles qui découlent de la première étude. Les statisticiens de l'Université de Waterloo ont dit qu'il y a eu tant de variations dans les résultats des tests que la réduction des oxydes d'azote était tout à fait possible selon les données. Il serait impossible de faire une déclaration catégorique selon leurs données. Nous avons clairement compris qu'il ne s'agit pas d'une évaluation valable fondée sur les données.

Le sénateur Buchanan: Même certains fabricants d'automobiles disent que «tous sont d'accord pour dire que le MMT réduit les émissions d'oxydes d'azote». Les compagnies pétrolières et les fabricants d'automobiles le disent.

M. Brickshaw: C'est ce que je viens de dire. Nous pouvons réduire les oxydes d'azote, mais nous allons augmenter les émissions d'hydrocarbures, d'oxydes de carbone et de gaz carbonique, parce que les voitures vont consommer plus d'essence. C'est simple. Nous pourrions le faire, mais vous nous demandez de faire quelque chose que nous ne pouvons pas faire si nous voulons respecter les règlements concernant les niveaux acceptables des trois polluants.

Le sénateur Buchanan: Quels règlements?

M. Brickshaw: Les règlements concernant les émissions.

M. Shimizu: Le MMT a une incidence sur les émissions. À long terme, il créera davantage d'émissions.

Le sénateur Rompkey: Est-ce que le témoin aimerait commenter la position adoptée par les provinces et les raisons pour lesquelles elles l'ont prise?

M. Brickshaw: Je ne suis pas en mesure de juger de leurs opinions, mais je les trouve plutôt surprenantes, compte tenu du fait que le CCME a appuyé les normes concernant les émissions de 1998. Je ne comprends pas comment ces organismes provinciaux peuvent prendre une position qui va à l'encontre de celle prise par leurs ministres de l'Environnement.

Le sénateur Buchanan: Mais ce sont huit des ministres de l'Environnement qui ont lancé le débat au sujet de l'interdiction du MMT. Il y en a deux qui n'étaient pas du groupe.

Mr. Brickshaw: I do not understand how they could say one thing at one time and another thing at another time.

Senator Buchanan: It is easy sometimes.

Mr. Brickshaw: I am sorry. I do not understand that.

Mr. Lieb: Basically, the statement is that if you have a reduction in NO_x , at the same time you will have a significant increase in hydrocarbons.

Senator Spivak: It is politics.

Senator Buchanan: I do not know what you meant by saying that it is politics because it is not.

Senator Spivak: They take two different positions at the same time.

Senator Buchanan: You are not talking about party politics.

Senator Spivak: I am just saying that it is politics.

Senator Rompkey: Were the provinces basing their position upon the Ethyl study?

Mr. Brickshaw: I do not know what the justification was.

Senator Taylor: It is a trade issue.

Senator Buchanan: That is one of the issues but as I understand it, eight of the environment ministers, along with the Yukon, indicated very clearly at their last conference that they oppose the passage of this bill.

The Chairman: No. I think not, senator. As I understand their position, they wish the oil companies to cooperate with the automobile industry to do the testing.

Senator Buchanan: Yes, but they oppose the passage of this bill at the present time until that is done.

Senator Taylor: That is because of trade.

The Chairman: In fairness, I think we can have these internal debates among ourselves.

Mr. Nakatani: Sometimes it is difficult for Japanese businessmen working in this country to properly understand the relationship between the responsibility of the federal government and the provincial government.

Senator Carstairs: It is difficult for ordinary Canadians, too.

Mr. Nakatani: At the same time, I must understand that each province can have their own opinions because of the situation in which they are located. However, on national issues related to the environment, or people with health, the federal government should take the initiative, regardless of the different opinions of the provinces.

The Chairman: You must understand that the federal government has chosen not to make this an environment bill. It has chosen to make it a trade bill. If the federal government had come by with the environmental act and banned it or taken that position, that would be one thing. It has not done that. They have taken it as a trade bill. As a result, our jurisdictions that have the

M. Brickshaw: Je ne comprends pas comment ils peuvent changer d'avis comme cela.

Le sénateur Buchanan: C'est facile parfois.

M. Brickshaw: Je m'excuse. Je ne comprends pas.

M. Lieb: Essentiellement, on dit que si on réduit les oxydes d'azote, les hydrocarbures augmenteront de façon considérable.

Le sénateur Spivak: C'est ça la politique.

Le sénateur Buchanan: Je ne sais pas ce que vous voulez dire, car ce n'est pas de la politique.

Le sénateur Spivak: Ils prennent deux positions différentes en même temps.

Le sénateur Buchanan: Vous ne parlez pas de la politique partisane.

Le sénateur Spivak: Je dis tout simplement que c'est de la politique.

Le sénateur Rompkey: Est-ce que les provinces ont pris leur position à la lumière de l'étude sur l'éthyle?

M. Brickshaw: Je ne sais pas pourquoi les provinces ont pris cette position.

Le sénateur Taylor: Il s'agit d'une question commerciale.

Le sénateur Buchanan: C'est une des questions. Mais si je comprends bien, huit des ministres de l'Environnement, et le représentant du Yukon ont dit très clairement lors de la dernière conférence qu'ils s'opposent à l'adoption du projet de loi.

Le président: Non, je ne le pense pas, sénateur. Si je comprends bien, ils veulent que les compagnies pétrolières collaborent avec l'industrie de l'automobile pour faire les tests.

Le sénateur Buchanan: Oui, mais ils s'opposent à l'adoption du projet de loi jusqu'à ce que ce soit fait.

Le sénateur Taylor: C'est pour des raisons commerciales.

Le président: Je pense qu'il serait préférable de tenir ces discussions internes entre nous.

M. Nakatani: Il est parfois difficile pour les hommes d'affaires japonais qui travaillent ici de bien comprendre la responsabilité du gouvernement fédéral par rapport à celle des gouvernements provinciaux.

Le sénateur Carstairs: Les Canadiens ont du mal à comprendre cela aussi.

M. Nakatani: En même temps, je comprends que chaque province peut avoir son opinion à cause de sa situation particulière. Cependant, sur des questions nationales concernant l'environnement ou la santé, le gouvernement fédéral devrait prendre l'initiative, quelles que soient les opinions des provinces.

Le président: Il faut comprendre que le gouvernement fédéral a décidé que le projet concernait l'environnement plutôt que le commerce. Le gouvernement aurait pu interdire le produit dans un projet de loi environnemental. Ce n'est pas ce qu'il a fait. Selon le gouvernement fédéral, le projet de loi porte sur le commerce. Par conséquent, les provinces et les territoires, qui sont responsables

authority of internal trade and trade across our country do not feel that is appropriate. You are in the middle of a jurisdictional situation as well. That is Canada and that is what makes us so wonderful.

Senator Rompkey: Senator Landry put it best. He said that the auto industry should have consulted a constitutional expert before appearing here.

The Chairman: With that, I wish to thank you again for being with us today and for providing us with such useful information.

The committee adjourned.

du commerce intérieur dans notre pays, estiment que cette décision n'est pas bien avisée. Il s'agit d'une querelle entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et des territoires. C'est ce qui fait la force du Canada.

Le sénateur Rompkey: Le sénateur Landry l'a très bien dit. Il a dit que l'industrie de l'automobile aurait dû consulter un expert sur la Constitution avant de comparaître devant le comité.

Le président: Sur ce, je tiens à vous remercier de nouveau de votre comparution aujourd'hui et des renseignements fort utiles que vous nous avez donnés.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Canadian Vehicle Manufacturers Association:

Mark Nantais, President

Ford Motor Company of Canada:

Mark Hutchins, President

R.M. Bright, Director, Environment, Energy and Vehicle
Safety

Chrysler Canada Limited:

Yves Landry, President

Stuart R. Perkins, Director of Engineering

General Motors of Canada Limited:

Maureen K. Darkes, President

R.W. (Roger) Thomas, Manager

*Association of International Automobile Manufacturers of
Canada (AIAMC):*

Don McArthur, President

Honda Canada:

Ikuo Shimizu, President

Glenn B. Bryksaw, Auto Compliance Co-ordinator, Service
Engineering

Toyota Canada:

Yoshio Nakatani, President

Martin Ehmann, Manager Vehicle Compliance Technical
Operations

Nissan Canada:

Kiyoharu Owada, President

Mercedes-Benz Canada:

Ernest Lieb, President

De l'Association canadienne des constructeurs de véhicules:

Mark Nantais, président.

De Ford du Canada Limitée:

Mark Hutchins, président;

R.M. Bright, directeur, Environnement, Énergie et sécurité
des véhicules.

De Chrysler Canada Limitée:

Yves Landry, président;

Stuart R. Perkins, directeur des Études techniques.

De General Motor du Canada Limitée:

Maureen K. Darkes, présidente;

R.W. (Roger) Thomas, gestionnaire.

*De l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du
Canada (AFIAC):*

Don Mc Arthur, président.

De Honda Canada Inc.:

Ikuo Shimizu, président;

Glenn B. Bryksaw, coordonnateur de la conformité, Service
des études techniques.

Toyota Canada:

Yoshio Nakatani, président;

Martin Ehmann, gestionnaire, Opérations techniques de
vérification de la conformité.

Nissan Canada:

Kiyoharu Owada, président.

Mercedes-Benz Canada:

Ernest Lieb, président.



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-97

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chairman:
The Honourable RONALD D. GHITTER

Président:
L'honorable RONALD D. GHITTER

Wednesday, February 5, 1997

Le mercredi 5 février 1997

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Third meeting on:
Bill C-29, An Act to regulate interprovincial
trade in and the importation for commercial
purposes of certain manganese-based substances

Troisième réunion concernant:
Le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce
interprovincial et l'importation à des fins
commerciales de certaines substances à
base de manganèse

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Ronald D. Gitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Anderson	(or Berntson)
Buchanan, P.C.	Rompkey, P.C.
Cochrane, P.C.	Spivak
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	Taylor
Kinsella	Whelan, P.C.
Landry	

** Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Landry substituted for that of the Honourable Senator Carstairs. (February 5, 1997)

The name of the Honourable Senator Anderson substituted for that of the Honourable Senator Hays. (February 5, 1997)

The name of the Honourable Senator Kinsella substituted for that of the Honourable Senator Carney. (February 5, 1997)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Ronald D. Gitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Anderson	(ou Berntson)
Buchanan, c.p.	Rompkey, c.p.
Cochrane, c.p.	Spivak
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	Taylor
Kinsella	Whelan, c.p.
Landry	

** Membres d'office*

(Quorum 4)

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Landry est substitué à celui de l'honorable sénateur Carstairs. (Le 5 février 1997)

Le nom de l'honorable sénateur Anderson est substitué à celui de l'honorable sénateur Hays. (Le 5 février 1997)

Le nom de l'honorable sénateur Kinsella est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney. (Le 5 février 1997)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 5, 1997
(13)

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 12:30 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Anderson, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Kenny, Landry, Rompkey, Spivak, Taylor and Whelan. (11)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament.

WITNESSES:

From the Canadian Automobile Dealers Association:

- Ted Knight, Chairman;
- Huw Williams, Director of Public Relations.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated Tuesday, December 17, 1996, proceeded to consider Bill C-29, An Act to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances.

The Honourable Senator Kenny tabled a literature review on MMT for distribution to the committee.

Mr. Knight made a statement and, together with the other witness, answered questions.

At 1:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière suppléante du comité,
Catherine Piccinin
Acting Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 5 février 1997
(13)

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 12 h 30, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Anderson, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Kenny, Landry, Rompkey, Spivak, Taylor et Whelan.(11)

Également présente: Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement.

TÉMOINS:

De la Canadian Automobile Dealers Association:

- Ted Knight, président;
- Huw Williams, directeur des Relations publiques.

En conformité avec son ordre de renvoi du mardi 17 décembre 1996, le comité examine le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

L'honorable sénateur Kenny dépose une analyse de la documentation sur les MMT aux fins de distribution.

M. Knight fait un exposé, puis répond aux questions avec l'aide de l'autre témoin.

À 13 h 25, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 5, 1997

The Standing Senate Committee on Energy, The Environment and Natural Resources met this day at 12:30 p.m. to continue its consideration of Bill C-29, to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances.

Senator Ron Ghitler (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, with us today are representatives of the Canadian Automobile Dealers Association. Welcome.

Senator Kenny: Mr. Chairman, I would like to table with the Clerk of the Committee the studies which had been requested earlier. They include the departmental literature review and the Library of Parliament literature review, together with summaries. They are available in English and French. They are here to be distributed to the committee.

The Chairman: We will arrange to have them delivered to the offices of the senators. Thank you for providing that information at the request of the Senate.

Mr. Knight, please proceed.

Mr. Ted Knight, Chairman, Canadian Automobile Dealers Association: Let me express my pleasure at being here today on behalf of the Canadian Automobile Dealers Association, which comprises all of the retail automobile dealers in Canada, including domestic, Asian and imports.

There are about 3,800 new-car franchise dealers across this country. We employ in excess of 100,000 people. We are franchise new car guys and we are small business guys.

I am a dealer in downtown Regina where I have a Chrysler-Dodge-Jeep franchise. I have a Pontiac-Buick franchise in Fort-Qu'Appelle, Saskatchewan. I also have a Hertz franchise. I have been in the business for about 20 years. Before that, I was a finance man; I used to lend money.

I am here to speak about auto emissions and our concerns with MMT. The manufacturers have been responsible over the last 10, 15 years and have done a great job in voluntarily reducing smog through the emissions systems. It is my understanding that, statistically, we have seen somewhere between a 90- and 98-per-cent reduction in emissions over the last 10 years.

The last remaining barrier, as I understand it, is the concern over MMT. What is the impact of MMT on an automobile dealer? First of all, our emission systems will malfunction; we know that. We know that MMT causes problems with oxygen sensors, spark plugs and catalytic converters.

What that really means in layman's terms is that when you buy an automobile from a guy like me, one year or two years down the road, you will do more tune-ups in my shop as a result of the MMT in the gasoline. This is proven.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 5 février 1997

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles s'est réuni ce jour à 12 h 30 pour continuer l'étude du projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

Le sénateur Ron Ghitler (*président*) occupe le fauteuil

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous recevons aujourd'hui des représentants de la Canadian Automobile Dealers Association. Je vous souhaite la bienvenue.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, je voudrais déposer auprès du greffier du comité, les études qui avaient été demandées antérieurement. Il s'agit de l'examen de la littérature existante par le ministère et par la Bibliothèque du Parlement, y compris les résumés. Ces documents sont disponibles en anglais et en français. Je les ai apportés pour qu'on les distribue aux membres du comité.

Le président: Je demanderai qu'on les livre aux bureaux des sénateurs. Merci d'avoir fourni ces informations à la demande du Sénat.

Monsieur Knight, vous avez la parole.

M. Ted Knight, président, Canadian Automobile Dealers Association: J'ai le plaisir de comparaître ici aujourd'hui au nom de la Canadian Automobile Dealers Association, qui regroupe tous les concessionnaires vendant des voitures américaines, asiatiques et importées au pays.

Il existe au Canada quelque 3 800 concessionnaires de véhicules neufs. Nous employons plus de 100 000 personnes. Nos franchises vendent des véhicules et sont des PME.

Je suis concessionnaire au centre-ville de Regina, où j'ai une franchise Chrysler-Dodge-Jeep. J'ai une franchise Pontiac-Buick à Fort-Qu'Appelle, en Saskatchewan. J'ai aussi une franchise Hertz. Je travaille dans le secteur depuis près de 20 ans. Auparavant, j'étais financier; je prêtais de l'argent.

Je suis ici pour parler des émissions provenant des automobiles et de nos préoccupations au sujet du MMT. Depuis 10 ou 15 ans, les fabricants ont été conscients de leurs responsabilités et ont fait un excellent travail en réduisant volontairement le smog au moyen des systèmes d'échappement. Je crois que, du point de vue statistique, nous avons réduit les émissions de 90 à 98 p. 100 depuis 10 ans.

Si j'ai bien compris, le MMT représente le dernier obstacle à franchir. Quelle est l'incidence du MMT sur un concessionnaire automobile? Tout d'abord, il endommage nos systèmes d'échappement; nous le savons. Nous savons que le MMT est nocif pour les détecteurs d'oxygène, les bougies d'allumage et les convertisseurs catalytiques.

Pour le profane, cela signifie que, lorsque vous achetez une automobile chez un gars comme moi, au bout d'un an ou deux, vous ferez plus de mises au point dans mon garage en raison de la présence du MMT dans l'essence. Cela est prouvé.

The manufacturers' researchers have conclusive evidence that this happens. I need to tell you, as a businessman, that I have no problem with MMT in gasoline.

If we sell 1.5 million new vehicles every year, and if two-thirds of those have to be tuned up every year at a cost of \$100, that is \$100 million per year and, in ten years, \$1 billion going to members of the Canadian Automobile Dealers Association. I cannot think of a better place for it to go. I say that tongue in cheek, obviously.

I am one of three Canadians in a group with 17 American Dodge dealers. I am one of those guys who just talks the way it is. I am not a highly educated person. I have been in the trenches; I am a street guy. I tell you I can prove that, of the three members in Canada — one guy in Ottawa, and one guy in Toronto and myself — our service departments, as they compare profit-wise in the amount of work and the number of items, are the most profitable dealers in the group. We are not the most profitable when it comes to sales or parts or body shop work, but in the service department, we head the list. That is because we do more maintenance work.

We have it broken down to the cost per repair order, the number of hours per repair order, all of those things. I tell you that I personally can show you statistics on that. There is an increased cost to the consumer. There is no question about that. Consumers have been paying for environmental protection. I am not really sure they are getting it.

One of the other problems that we have is in the province of British Columbia. There we have about 600 dealers with huge investments because the cost of land is a little more than in Regina. The law there states that they cannot sell a car if it does not have the proper emission controls on it. They would be subject to a fine of \$5,000. I am sure you are aware of all this.

We have an article from the *Automotive News*, a U.S. publication which goes all over the world. They interviewed a fellow from British Columbia, Ron Jones, who is a Ford dealer in Vancouver. I will leave the article for you to read. We can be fined \$5,000 per occasion.

We are being caught in the middle of this situation. We have manufacturers saying that they will not produce the vehicle with the equipment on it if MMT is in the gasoline. We have the province of B.C. saying that, unless there are controls on the vehicle and unless it meets their emissions standards, that the dealers will be fined. The guys are being hung out to dry.

If anything is to come of this hearing, I would implore that you protect the small business guys in British Columbia because they are really the meat in the sandwich between the manufacturer and the government. We have no control over that.

Bill C-29 should serve the consumer better. We need the protection. We need to have gasoline. We need to have what I would call hassle-free driving. I can tell you — and this is

Les études menées par les fabricants l'ont prouvé de façon concluante. En tant qu'homme d'affaires, je dois vous dire que je ne vois rien de mal à la présence du MMT dans l'essence.

Si nous vendons 1,5 million de nouveaux véhicules chaque année, et si les deux tiers de ces véhicules doivent faire l'objet d'une mise au point annuelle au coût de 100 \$, cela donne 100 millions de dollars par an et, au bout de 10 ans, un milliard de dollars pour les membres de la Canadian Automobile Dealers Association. Nul n'est mieux placé que nous pour profiter de ce pactole. Je blague, évidemment.

Je suis l'un des trois Canadiens qui sont membres d'un groupe de 17 concessionnaires américains de voitures Dodge. Je suis de ceux qui disent ce qu'ils pensent. Je ne suis pas très instruit. Je me suis formé sur le tas et je suis un gars bien ordinaire. Je peux vous prouver que les ateliers de réparation des trois membres canadiens que nous sommes — un à Ottawa, un à Toronto et moi-même — sont les plus rentables au sein du groupe si l'on tient compte de la charge de travail et du nombre d'articles. Nous ne sommes pas les plus rentables en ce qui concerne les ventes, les pièces détachées ou les travaux de carrosserie, mais pour ce qui est du service d'entretien, nous sommes en tête. C'est parce que nous faisons plus de travaux de ce genre.

Nous avons fait la ventilation par coût et par nombre d'heures par commande de réparation, entre autres, et je peux vous montrer des statistiques là-dessus. Il ne fait aucun doute que le coût a augmenté pour le consommateur, que celui-ci doit payer pour la protection de l'environnement. Je ne suis pas vraiment sûr qu'il en ait pour son argent.

L'un de nos autres problèmes, c'est la province de Colombie-Britannique, où nous avons environ 600 détaillants d'automobiles qui y ont investi d'immenses sommes, le coût du terrain étant un peu plus élevé qu'à Regina. D'après la loi de cette province il est interdit, sous peine d'une amende de 5 000 \$, de vendre une voiture qui ne serait pas équipée de dispositifs antipollution. Je suis sûr que vous savez tout cela.

Dans un article de *Automotive News*, publication américaine à diffusion mondiale, il y a une interview avec Ron Jones, vendeur de Ford à Vancouver, article dont je vous laisse un exemplaire. Le risque est de payer une amende de 5 000 \$ par voiture.

Nous sommes coincés, pris entre l'enclume et le marteau: d'une part les fabricants, qui ne veulent pas fabriquer de voitures équipées de ce dispositif s'il y a du MMT dans l'essence, d'autre part la Colombie-Britannique où l'on punit d'une amende les vendeurs de voitures sans dispositif spécial, et qui ne répondent pas aux normes d'émissions. Nos gens ne savent plus à quel saint se vouer.

Si ces audiences doivent porter fruit, je vous implore de protéger les détaillants de voitures de Colombie-Britannique, parce qu'ils sont vraiment pris entre l'arbre et l'écorce, entre le fabricant et le gouvernement, et nous sommes impuissants à les protéger.

Le projet de loi C-29 devrait être davantage au service du consommateur: nous avons besoin d'être protégés, d'avoir de l'essence, de conduire sans entrave. Je peux vous assurer — ce

something which our associates did know until I brought to their attention because I am in the business — I have no doubt in my mind that we do far more engine maintenance work in Canada than my peers do in the United States. That is not because of climatic conditions; it is because of the additive in the gasoline which we know corrodes the spark plugs and the emission systems. I present this to you as an automobile dealer.

I am not paid to come here. My high school principal would probably roll over in his grave to know I was here. I am a car guy. I would rather be home in Regina selling cars in the snow. I am not paid by anyone to be here. Manufacturers have no influence over me, believe me. I buy from them. I tell them that I am one of their biggest customers and they need to be nice to me. I also tell them that people do not have to buy a car from me. If they do not like the car one manufacturer makes, they can buy from one of the other dealers. I am an independent guy, like the 3,800 other dealers. I receive no remuneration from the association. I have no remuneration or assistance from the manufacturer. This is our own association speaking. These are our concerns over MMT. They are genuine. They are sincere. I am presenting our side of the picture to you. I leave it at that.

The Chairman: Thank you. We appreciate having someone from the trenches come and explain your situation, as you have. I would like something clarified about this article. If you sell a car with all the required equipment on it, then you are meeting the standards in B.C.; but you are saying that, if the equipment then gets fouled up, you can be fined? Once you have sold it with the equipment and you meet the standards of the province of British Columbia, if, say, six months later, the diagnostic material gets gummed up and is not working, the suggestion in this article is that you can be fined.

Perhaps I am misreading it. It says:

Under local law, should Jones sell a car with a catalytic converter that was damaged by the additive, Jones could be fined as much as \$5,000 (Canadian.)

Is that true?

Mr. Huw Williams, Director of Public Relations, Canadian Automobile Dealers Association: The senators around this room have more legal and political experience than we will ever hope to have, so you know that everything that you see in print is not necessarily true.

This came out of the fact that the dealers in British Columbia are subject to the highest environmental standards across Canada. They have taken the lead and followed the California emissions standards. Our local association there became very concerned that with the 1998 model year cars, they would not be able to meet the standards if converters were disconnected or if they were left on and then malfunctioned.

qu'ignoraient nos associés jusqu'à ce que je leur aie signalé, parce que je connais mon métier — que nous faisons beaucoup plus d'entretien des moteurs au Canada que nos homologues des États-Unis, et ce, non à cause des conditions climatiques, mais à cause de l'additif dans l'essence, qui corrode, nous le savons, les bougies d'allumage et les systèmes d'émission. Je puis vous assurer cela de source sûre, car c'est mon métier.

Personne ne m'a payé pour comparaître devant vous. Je suis un simple vendeur d'automobiles, et le directeur de mon école secondaire se retournerait dans sa tombe s'il savait où je me trouve. Je préférerais de beaucoup être à Regina, dans la neige, à vendre des voitures, et personne ne m'a payé pour venir ici. Les fabricants n'exercent pas d'influence sur moi, croyez-moi; je leur achète des voitures, je leur dis que je suis l'un de leurs plus gros clients et qu'ils doivent donc se montrer gentils envers moi. Je leur dis également que personne n'est obligé d'acheter une voiture chez moi: si une marque ne leur plaît pas, ils peuvent en acheter une autre chez un autre concessionnaire. Je suis indépendant, tout comme les 3 800 autres détaillants de voitures. Je ne touche pas de rémunération de l'association, ni du fabricant, ni autre forme d'aide. Je parle au nom de notre propre association, et des soucis réels que nous causent le MMT. Nous sommes sincères, et je vous montre notre côté de la médaille.

Le président: Je vous remercie. Vous travaillez sur le terrain, et nous sommes heureux que vous nous expliquiez la situation, comme vous l'avez fait. À propos de cet article j'aimerais que vous nous donniez un éclaircissement: si vous vendez une voiture correctement équipée, vous respectez les normes de la Colombie-Britannique, mais vous dites que vous risquez de payer une amende si cet équipement s'encrasse, n'est-ce-pas? Lorsque vous avez vendu une voiture équipée de dispositif conforme aux normes de la province de Colombie-Britannique, si six mois plus tard cet équipement s'encrasse et ne fonctionne plus, l'article semble dire que vous risquez une amende.

J'interprète peut-être mal cet article, mais il dit:

En vertu de la loi provinciale, si Jones vend une voiture équipée d'un convertisseur catalytique endommagé par l'additif, Jones risque une amende allant jusqu'à 5 000 \$ (canadiens).

Est-ce bien cela?

M. Huw Williams, directeur des Relations publiques, Canadian Automobile Dealers Association: Les sénateurs ici présents ont une expérience, en matière juridique et politique, qui est hors de notre portée, et vous savez donc qu'il ne faut pas prendre pour parole d'évangile tout ce qui s'imprime.

Le fait est cependant que la Colombie-Britannique impose aux concessionnaires de voitures les normes environnementales les plus exigeantes du Canada. En matière de sévérité des normes la Colombie-Britannique vient en tête, suivie de la Californie. Notre association locale, dans cette province, craint fort qu'avec les voitures modèle 1998 ses membres ne seraient pas en mesure de respecter les normes si les convertisseurs catalytiques étaient débranchés, ou si on les laissait et qu'ils fonctionnent mal.

We received a legal opinion from a local law firm, which we have since run past a number of other lawyers, that makes it clear that the liability for the warranty in the province of British Columbia rests with the seller of the vehicle or the retailer.

Yesterday senators asked the presidents of the big three: Will you honour that warranty in the 1998 model year? I am here to tell you that, if they do not honour that warranty, the liability for that comes on to the dealer. Dealers in the province of British Columbia will be faced with one of two things. They can either sell vehicles with disconnected OBD-II systems, which do not meet the warranty standards and they will therefore be subject to fines, or they will not be able to sell cars at all because they do not want to be subject to fines. Something has to budge, either the provincial legislation or the federal legislation.

The Chairman: I am confused between liability and fines. I understand the liability side. I have difficulty understanding how you could be subject to a fine if you sell something that meets B.C. standards and it is then gummed up by an additive. Do you have a legal opinion that says that?

Mr. Williams: Yes, we do. I would be happy to provide it. For the record, the concern is that if you as a dealer are selling a vehicle that is not warrantied and does not come with a *bona fide* warranty booklet — that is, if the manufacturers have pulled their warranty — then you are subject to a fine of up to \$5,000. If the manufacturers pull out of the warranty business and leave it up to the seller, we are in trouble.

Senator Buchanan: At the present time, when I buy a new car, the warranty for that new car rests with the manufacturer, not with the dealer.

Mr. Knight: The dealer performs the work and submits the claim to the manufacturer. If it is not a valid claim, the manufacturers will just say they will not pay. The dealer cannot then go back to the customer and say he has to pay.

Senator Buchanan: Why not?

Mr. Knight: Because the customer would not pay.

Senator Buchanan: So you sue the customer.

Mr. Knight: I am not a lawyer by profession. I am a dealer of Chrysler-Dodge, probably the finest cars in the world. This is a 1997 owner's manual from Chrysler Canada. If you bought a car from me, I, or one of my salesmen, would sit down with you and go through it. The booklet says that, in Canada, MMT can be used at levels higher than those allowed in the United States. For this reason it is even more important to look for gasolines without MMT in Canada.

The booklet describes how gasolines blended with MMT have been shown to reduce spark plug life, reduce emission system performance. To ensure maximum spark plug durability and optimum emission system performance, the company recommends using gasoline without MMT.

Nous avons reçu une opinion juridique d'un cabinet d'avocats de la région, et nous avons sollicité le conseil d'autres avocats: il en ressort clairement qu'en Colombie-Britannique c'est le vendeur du véhicule, ou le détaillant, qui est responsable de la garantie.

Les sénateurs ont demandé hier aux présidents des trois grands de l'automobile: est-ce que vous honorez la garantie du modèle 1998? Je peux vous dire que s'ils ne le font pas, ce sera le vendeur qui devra en prendre la responsabilité. Les concessionnaires de Colombie-Britannique se trouveront alors devant l'alternative, soit de vendre des véhicules à système OBD-II débranché, qui ne répondent pas aux normes de garantie et leur feront donc encourir une amende, soit de ne plus vendre de voitures du tout, de crainte d'avoir à payer des amendes. C'est la quadrature du cercle, il va falloir que quelque chose change, soit la loi provinciale soit la loi fédérale.

Le président: Je ne vois pas très bien le rapport entre responsabilité et amendes. Je comprends certes l'aspect responsabilité, mais je ne vois pas comment vous pourriez vous exposer à une amende si vous vendez un produit qui répond aux normes de la Colombie-Britannique, et qui est ensuite encrassé par un additif. Est-ce que vous avez une opinion juridique pour vous appuyer sur ce point?

M. Williams: Oui, et je peux vous la faire parvenir. Si vous, en tant que vendeur de voitures, vendez un véhicule qui n'est pas garanti et n'est pas accompagné d'un livret de garantie *bona fide* — c'est-à-dire si le fabricant refuse de le garantir — vous risquez une amende allant jusqu'à 5 000 \$. Si la garantie n'est plus donnée par le fabricant c'est sur nous qu'elle retombe, et nous sommes en difficulté.

Le sénateur Buchanan: Mais à l'heure actuelle, quand j'achète une voiture neuve, c'est le fabricant qui m'en assure la garantie, et non le vendeur.

M. Knight: Le vendeur fait le travail et présente la demande de règlement au fabricant mais si la demande n'est pas valide, celui-ci peut refuser de payer, auquel cas le vendeur ne peut simplement dire au client que ce sera à lui de payer la facture?

Le sénateur Buchanan: Pourquoi pas?

M. Knight: Parce que le client ne payerait pas.

Le sénateur Buchanan: Alors vous le poursuivez en justice.

M. Knight: Je ne suis pas avocat, je suis vendeur de voitures Chrysler-Dodge, probablement la meilleure voiture qui existe. Voici le manuel du propriétaire de Chrysler Canada, année 1997. Si vous m'achetiez une voiture, moi ou l'un de mes vendeurs parcourrait avec vous ce manuel dans lequel il est dit qu'au Canada le MMT peut être utilisé à un niveau plus élevé que celui autorisé aux États-Unis. C'est pour cette raison qu'il est encore plus important, au Canada, d'acheter de l'essence sans MMT.

Le manuel explique qu'il a été prouvé que l'essence contenant du MMT diminue la durée de vie des bougies d'allumage et la performance du système d'émission. Pour éviter ces inconvénients le fabricant recommande de consommer de l'essence sans MMT.

I am right in the middle. Once a customer reads this, I will hear things like, "Mr. Knight, my son works for Esso, and all their gas has MMT in it, so maybe you can sell me a different car."

That is why I am here. We are the meat in the sandwich. We are the guys with over 100,000 people working for us and we have no clout.

Senator Buchanan: If I were to go to your dealership with this problem, having bought a new car from you, you would say, "Look, I doubt if Chrysler will honour the warranty for your problem." You will not do the work. Then my only recourse is against Chrysler Canada.

Mr. Knight: You must go through the dealer, sir. You have to sue me first. In the province of Saskatchewan, I can add on the manufacturer. Just imagine the relationship I will develop with my manufacturer if I start suing them because my customer is suing me for \$100,000. That is what I mean when I say we are the meat in the sandwich.

Senator Buchanan: The final decision on warranty is made by Chrysler or GM.

Mr. Knight: That is correct.

Senator Kenny: It is their car.

Mr. Knight: They provide the warranty. I am the seller. I buy the car from them and sell it to you. I do the warranty work, subject to their approval. Every day I submit on my computer a list of warranty claims, and they send a guy around — an auditor, for lack of a better term — who says whether they will pay or not.

Senator Buchanan: They have to notify you in advance if they will reject it because of MMT?

Mr. Knight: Correct. What they will say is, "Since MMT is still in the gasoline, the cars being sold in British Columbia cannot have that label on them," and then the dealers in British Columbia will be subject to the fine.

The Chairman: I question your interpretation of this legal opinion, frankly. I do not think we should talk about legal opinions here, but on first reading, I think a different interpretation can be put on this. I do not think it goes as far as you might be suggesting. I think we can discuss it further.

Mr. Knight: There are really only two issues on my mind. One is the legal issue, and obviously there can be a different opinion. That is the opinion we were given. The other issue is cost. I can assure you that the Canadian consumer is paying more for maintenance on their vehicles than consumers in the United States. I have pictures that show that. I am sure you have seen them.

Senator Spivak: Yes, we have seen them.

Je suis pris entre deux feux. En lisant cela le client risque de me dire: «Mon fils travaille pour Esso, dont l'essence contient du MMT; il vaudrait peut-être mieux que vous me vendiez une autre marque de voiture».

C'est la raison pour laquelle j'ai voulu comparaître devant vous: nous sommes pris entre l'enclume et le marteau, il y a plus de 100 000 personnes qui travaillent pour nous, et nous n'avons rien à dire.

Le sénateur Buchanan: Si j'allais me plaindre de cela à votre concessionnaire, après vous avoir acheté une voiture neuve, vous me diriez: «Pour ce problème-là je doute que Chrysler consente à honorer la garantie». Vous ne ferez pas la réparation et mon seul recours serait contre Chrysler Canada.

M. Knight: Il faut passer par le concessionnaire, monsieur. C'est d'abord à moi que vous intentez un procès. En Saskatchewan, je peux faire intervenir le fabricant, mais vous pouvez imaginer combien mes relations avec le fabricant vont se détériorer si j'entame un procès contre lui parce que mon client me poursuit en dommages-intérêts pour 100 000 \$. Quand je dis que nous sommes entre l'enclume et le marteau, c'est là ce que j'entends.

Le sénateur Buchanan: En dernier ressort, la décision d'honorer la garantie ou non est prise par Chrysler ou par GM.

M. Knight: C'est exact.

Le sénateur Kenny: C'est leur produit.

M. Knight: Je suis le vendeur de ce produit. Je le leur achète et vous le vendez, mais ce sont eux qui fournissent la garantie. Moi, je fais le travail qui relève de cette garantie, sous réserve de leur approbation. Chaque jour j'adresse aux fabricants, sur ordinateur, une liste des réclamations au titre de la garantie, et eux m'envoient ce que j'appellerais un inspecteur, qui décide si le fabricant paiera ou non.

Le sénateur Buchanan: Le fabricant doit-il vous avertir d'avance s'il rejette votre demande à cause du MMT?

M. Knight: C'est exact. Le fabricant dira que puisque l'essence, dans cette province, contient toujours du MMT, les voitures qui y sont vendues ne peuvent être garanties, et les vendeurs de Colombie-Britannique risquent alors une amende.

Le président: Je vous dirais franchement que j'ai mes doutes sur cette opinion juridique. Nous ne devrions pas parler ici d'opinion juridique, mais à parcourir celle-ci, je crois qu'on peut lui donner une autre interprétation. Les choses ne vont pas aussi loin que vous le dites, je crois, et nous pourrions encore en discuter.

M. Knight: Il n'y a que deux questions qui me préoccupent, à vrai dire: l'une, c'est la question juridique, et là on peut avoir une opinion divergente, mais c'est celle qui nous a été donnée. L'autre question, c'est le coût; je puis vous assurer que le consommateur canadien paie plus que le consommateur américain pour entretenir son véhicule. J'ai des tableaux qui le prouvent, je suis sûr que vous les avez vus.

Le sénateur Spivak: Oui, effectivement.

Mr. Knight: I can tell you I do a lot more service work than some dealers in the U.S.

Mr. Williams: You get into the question of who sues whom. Our association had a lot of discussion on this. There are dealers who like the fact that we in Canada are more profitable in the service area than our counterparts in the United States. Does it make sense for us as a national association to be here arguing to hurt our revenues?

There was some legitimate debate about that. At the end of the day, the winning argument was that nothing is more important than your relationship with your customer. If you are selling new cars and hassle-free driving, with all the new warranty packages, and if you cannot make good on that commitment, you will not be in business very long.

Senator Buchanan: It may be more of a business problem than a legal problem.

The Chairman: I am sure we understand that argument. That is quite true in any business. I think that is an important statement to make.

Senator Cochrane: Are there any differences in the warranty provisions between vehicles sold in Canada and those sold in the U.S.?

Mr. Knight: Not to my knowledge, senator. The U.S. warranty coverage is stated, obviously, in miles. I believe it is three years and 36,000 miles, and ours is three years and 60,000 kilometres. We cover some things that are standard on our product lines, such as lights that go on automatically. I believe the bumper has a safety feature in Canada that they do not have in the United States. If you are asking about costs and repair features, I believe they are the same.

Senator Cochrane: MMT is now legal in the United States.

Mr. Knight: It is not in use in many states, though.

Senator Cochrane: Do you foresee many changes with respect to warranties and vehicles sold in Canada?

Mr. Knight: I am not privy to that information. I cannot answer the question honestly.

Mr. Williams: One of the things the factories did with us independently is to provide us with their warranty information. As was explained to the Senate committee, they guard that information confidentially. We had to agree to guard that information as confidential. If you look at warranty data between Canada and United States for dealers, as well as our performance data, there is only one conclusion: More warranty work is done on spark plugs, emission systems and catalytic converters in Canada than in the United States. As a result, the service stations and dealerships are more profitable. The question you must ask is: Who pays for that?

M. Knight: Je peux vous assurer que j'effectue beaucoup plus de travaux d'entretien que certains concessionnaires américains.

M. Williams: On en arrive à la question dont on a beaucoup discuté au sein de notre association, à savoir qui prend l'initiative d'intenter un procès. Il y a des concessionnaires qui sont satisfaits de constater que nous, au Canada, gagnons plus à l'entretien des voitures que nos homologues américains. En tant qu'association nationale, devrions-nous vraiment plaider une cause qui risque de nuire à nos recettes?

Cette question a fait l'objet d'un vif débat, et on en a conclu que rien n'importait autant que votre relation avec le client. Si vous vendez des voitures neuves qui vous permettent de rouler sans anicroches, qui sont assorties de toutes sortes de garanties, mais si ces garanties ne sont pas respectées, cela se saura vite et vous ne tarderez pas à en payer les conséquences.

Le sénateur Buchanan: Mais c'est plus un problème de relations commerciales qu'un problème juridique.

Le président: Nous comprenons certainement cet argument, qui est d'ailleurs vrai de toute entreprise. C'est un principe important à affirmer.

Le sénateur Cochrane: Les dispositions de garantie sont-elles les mêmes pour les véhicules vendus au Canada et ceux vendus aux États-Unis?

M. Knight: Pas à ma connaissance, sénateur. Aux États-Unis, évidemment, la couverture de la garantie est indiquée en milles: trois ans et 36 000 milles, si je ne me trompe et la nôtre est de trois ans et 60 000 kilomètres. Nous assurons certaines pièces qui sont standards sur nos produits, par exemple, les feux qui s'allument automatiquement. Je crois qu'au Canada le pare-chocs a un dispositif de sécurité qu'il n'a pas aux États-Unis, mais je crois qu'en matière de coûts et de réparations c'est la même chose.

Le sénateur Cochrane: Le MMT est à présent autorisé aux États-Unis.

M. Knight: Mais dans beaucoup d'États on ne vend d'essence contenant du MMT.

Le sénateur Cochrane: Est-ce que vous prévoyez qu'il y aura de nombreux changements aux garanties sur les véhicules vendus au Canada?

M. Knight: Je ne saurais vous répondre en connaissance de cause, je l'ignore.

M. Williams: Les usines nous ont fourni indépendamment leur information relative à la garantie. Cette information, comme on vous l'a expliqué, est tenue confidentielle, et nous avons dû consentir à en respecter le secret. Si vous examinez et comparez les données de garantie des concessionnaires canadiens et américains, ainsi que nos données de performance, vous ne pouvez qu'en conclure qu'au Canada, on effectue beaucoup plus de réparations sur les bougies d'allumage, les systèmes d'émission et les convertisseurs catalytiques qu'aux États-Unis. C'est pourquoi les postes d'essence et les concessionnaires sont plus rentables mais la question qu'il faut se poser, c'est de savoir qui paie cela.

Mr. Knight: I just completed a business deal with Canadian Tire. In Canada, they are the only company expanding their service department. They sell tires, batteries, plugs and fan belts. They are after what we call the front end of the business. When you buy a new automobile, while you should go back to your dealer, many people go to the quick lube places. Sometimes when you need a battery, tires or a tune-up on the older cars, you go to the Canadian Tires of the world. They are expanding their service; they are not reducing it. Yet cars are getting better. They are lasting longer. The warranties are longer and better, yet they are expanding because, in my view, there is a tonne of maintenance work out there.

Senator Cochrane: There are a number of other reasons.

Mr. Knight: I was about to say that it is not all related to MMT.

Senator Cochrane: All you need to do is read the magazines and consumer reports, and then you will know why Canadian Tire is expanding. I do not know if you can use that argument.

Senator Kenny: In the dealerships you operate, have you personally seen problems where the OBD-II equipment is plugged?

Mr. Knight: Yes, I have, particularly in the Chrysler facility where I spend 90 per cent of my time. In particular, sport utility vehicles are getting complicated with the on-board diagnostic systems, and we have computers in the service department to service them. In some situations, we had to replace the oxygen sensors on the computer boards. If you ask me, "Is that a result of the MMT?" I cannot honestly answer that question. However, we do more of that work in Canada than is done in the United States. I can only assume there is some reason for it. It is not climatic. I have seen these systems fail, yes.

Senator Kenny: We have had evidence from refiners telling us that MMT is the greatest thing since sliced bread. What is your reaction?

Mr. Knight: I live in a city where there is a small refinery. The co-op guys are there, and they do the heavy oil. I have no doubt that this product may be useful in a lot of cases. I am not questioning that. I would say to you very respectfully that I have been in the business 20 years. I have been associated with manufacturers. I have enough belief and credibility in their research, in what they do and in what they have done with automobiles in the past 10 years, to believe their statistics and research.

I am not here on their behalf and I am not here on behalf of the oil guys. The oil guys probably have a reason for telling you what they want to tell you. I am just telling you that our cars do not run as well, and I can show you that.

M. Knight: Je viens de conclure une affaire avec Canadian Tire, la seule société, au Canada, à agrandir ses ateliers de réparations où on vend des pneus, des batteries, des bougies et des courroies de ventilateurs. Canadian Tire vise ce que nous appelons la vente directe au consommateur. Quand vous achetez une voiture neuve vous devriez la faire suivre par votre concessionnaire, mais beaucoup de gens préfèrent faire faire la vidange d'huile à un service rapide. Parfois, quand il vous faut une batterie, des pneus ou une mise au point sur une voiture plus ancienne, vous vous adressez à un magasin comme Canadian Tire. Ce genre de magasin, loin de réduire leurs services, les multiplie mais les voitures s'améliorent, elles durent plus longtemps, les garanties sont meilleures et de plus longue durée, et si des magasins comme Canadian Tire multiplient leurs points de services c'est, à mon avis, parce qu'il y a beaucoup de travaux d'entretien à faire.

Le sénateur Cochrane: Il y a bien d'autres raisons.

M. Knight: J'allais préciser que tout n'est pas dû au MMT.

Le sénateur Cochrane: Il vous suffit de lire les magazines qui renseignent sur les prix à la consommation, et vous saurez pourquoi les magasins comme Canadian Tire prolifèrent. Je ne sais pas si votre argument est valable.

Le sénateur Kenny: Avez-vous personnellement constaté des problèmes sur les marques que vous vendez, lorsqu'il y a un système OBD-II?

M. Knight: Oui, en particulier pour Chrysler, auquel je consacre 90 p. 100 de mon temps, et plus particulièrement pour les véhicules commerciaux, qui deviennent compliqués avec leur système de diagnostic incorporé; aux ateliers de réparations nous avons des ordinateurs pour les réparer, et dans certains cas nous devons remplacer le détecteur d'oxygène. Si vous me demandez si c'est dû au MMT je ne saurais, en toute honnêteté, vous répondre, mais c'est un fait, il y a plus de réparations de ce genre au Canada qu'aux États-Unis et il faut bien qu'il y ait une raison à cela, et ce n'est pas dû au climat. J'ai effectivement vu des pannes de ces systèmes.

Le sénateur Kenny: Des gens des raffineries sont venus nous dire que le MMT est l'invention du siècle, qu'on a rien vu de mieux depuis celle du fil à couper le beurre. Qu'en pensez-vous?

M. Knight: Dans la ville où j'habite il y a une petite raffinerie, tenue par une coopérative, et qui traite l'huile lourde. Je suis certain que ce produit a souvent son utilité, je n'ai aucun doute à cet égard. Et en toute déférence, voilà une vingtaine d'années que je suis dans le métier, j'ai été associé avec les constructeurs et j'ai suffisamment confiance dans leurs recherches, dans ce qu'ils ont fait et font en matière d'automobiles depuis 10 ans, pour ajouter foi à leurs données statistiques et à leurs recherches.

Je ne suis pas là pour les défendre, ni eux ni les gars du pétrole. Ces derniers ont probablement de bonnes raisons de prêcher pour leur paroisse. Tout ce que je peux vous assurer — et vous le prouver — c'est que nos voitures nous causent plus d'ennuis que les leurs.

Senator Kenny: You have told us this tongue in cheek, but you really meant it: You are making a hell of a lot more money in your service end than your counterparts in areas that do not have MMT in the gasoline. Do your customers understand that? When they come in with a problem, do you communicate to them or does anyone communicate to them that they are paying more dough than comparable users elsewhere?

Mr. Knight: No, sir. I am a businessman. Chrysler and GM will pay the warranty, and the customer will pay the tune-up. If your car in Canada requires more work than the American's car, that is the cost of doing business and the cost of maintenance. If I said to every customer, "Do you know that your counterpart in the United States probably does not have to do this work because of this problem," I think there would be a lot of reaction out there. However, the consumer does not know.

Senator Kenny: You were not here yesterday, I do not believe, but we talked about whether this is a political issue. We have not seen people walking up and down the streets holding signs saying, "Ban MMT." We concluded that, in the broad sense, it is not a hot political issue. Maybe we are getting some of the explanation here.

If your customers do not understand why they are paying the dough, how would you advise us to communicate the problem to them?

Mr. Knight: That is an interesting comment. I described to Senator Buchanan that I must go through the warranty booklet with you and talk about it. When anyone purchases a new car, the first thing the salesman wants to do is hand you the keys, give you a little kiss and say happy motoring. He does not want to spend a lot of time going through the book, in case you change your mind before you get out the door.

There is a buzz in the industry. Selling is such an interesting profession. If everyone sat down and talked to the consumer about MMT, you would find over a period of time that people would say, "What is this all about?" People do not know. Very honestly, as a car dealer, until the issue arose, I did not know because I have other things to worry about.

Senator Kenny: You are also telling us that it is not in your interests to tell people about it.

Mr. Knight: I am not sure if that would be a fair comment on my part.

Senator Spivak: Having listened to people, it seems that this problem will get worse in the future. The reason behind it is that we need to reduce emissions because of smog.

Some people here want to be shown the evidence. They are sceptical about the fact that MMT causes all these problems with cars. One of the reasons is that these new diagnostic systems have just been put in.

Mr. Knight: That is right.

Senator Spivak: We are faced with a decision on what to do with this bill. We are being told that there has not been enough research and that we need to look at more independent study.

Le sénateur Kenny: Vous étiez narquois tout à l'heure, mais sincère: grâce au MMT, vous avez des rentrées beaucoup plus importantes que vos homologues des régions où il n'y a pas de MMT dans l'essence. Vos clients le comprennent-ils? Quand ils s'adressent à vous, leur faites-vous savoir, vous ou quelqu'un d'autre, qu'ils sont obligés de payer plus que d'autres à cause de cela?

M. Knight: Non, monsieur, je suis un homme d'affaires. Chrysler et GM paient la garantie, et le client la mise au point. Si votre voiture, au Canada, doit être plus souvent réparée qu'aux États-Unis, c'est le prix à payer pour son entretien. Si je disais à chaque client: «Savez-vous qu'aux États-Unis les conducteurs n'ont pas à faire ces réparations si souvent, et vous devez cela à tel et tel problème». Je crois que les esprits s'échaufferaient. Mieux vaut les laisser dans l'ignorance.

Le sénateur Kenny: Vous n'étiez pas là hier, je crois, mais nous nous sommes demandé si c'était là un problème politique. Nous n'avons pas vu les gens arpenter les rues avec des pancartes disant: «Interdisez le MMT». Nous en avons conclu qu'il ne s'agissait pas vraiment d'un problème politique brûlant, au sens large. C'est peut-être là une partie de l'explication.

Si vos clients ne comprennent pas à quoi sont dues toutes ces réparations, de quelle manière pourrions-nous le leur faire savoir?

M. Knight: Voilà qui est intéressant. Je disais au sénateur Buchanan que je dois parcourir avec vous le manuel de garantie et vous l'expliquer. À la vente d'une voiture neuve, tout ce que demande le vendeur, c'est de vous remettre les clés, d'agiter son mouchoir et de vous souhaiter bonne chance. Cela ne l'amuse guère de parcourir le manuel avec vous, il craint que vous ne changiez d'avis entre-temps.

La vente, c'est une profession passionnante où l'adrénaline circule vite. Si l'on faisait au consommateur de longues palabres sur le MMT, les gens vous diraient, au bout d'un moment: «Mais qu'est-ce que c'est que ces histoires-là?» Les gens ne sont pas au courant et en toute franchise, moi qui ai pour métier de vendre des voitures, j'ignorais tout cela jusqu'à ce que le problème se précise, parce que j'avais bien d'autres chats à fouetter.

Le sénateur Kenny: Et comme vous le disiez, il n'est pas dans votre intérêt d'en informer les gens.

M. Knight: Je ne sais pas si je pourrais honnêtement dire cela.

Le sénateur Spivak: Mais le problème, nous dit-on, ne va qu'empirer, et nous devons réduire les émissions à cause du smog.

Il y a des gens ici qui demandent des preuves, qui sont loin d'être persuadés que le MMT est la cause de tous ces problèmes de voiture, l'une des raisons étant que l'on vient d'introduire ces nouveaux systèmes de diagnostic.

M. Knight: C'est exact.

Le sénateur Spivak: Nous devons donc prendre une décision quant à ce projet de loi, mais on nous dit que les recherches, à ce jour, sont insuffisantes et que nous devons faire faire une étude indépendante.

You are a hands-on guy. What is your opinion on all the research? Do we need a lot more study to ensure that these systems cannot function properly with MMT in the gasoline? In your mind — and I know you cannot tell us definitively — is there a good case?

Mr. Knight: All you are saying is true. The cars have improved. All the manufacturers have improved their product line and the diagnostic systems on the engines.

I was a director of the Provincial Apprenticeship Board for a number of years. I focused on student training for kids coming out of school. There was a day when you could take a fellow from grade 8 or 10 and teach him to be a mechanic. Those days are gone. My technicians have a computer in the service department. They need to know how to run that computer. If we cannot find the problem with your car, we have a system that we can install on your car. You drive the car home and it diagnoses the problem. We call it a co-pilot. They have can even link it up to Detroit.

The advancement has been on the manufacturer's side, not on the refining of fuel additives or products. You now have a situation where one side is lagging behind the other. In which side do you put your faith — the manufacturer of the product, with all their research and development; or the manufacturer of the fuel additive?

Senator Spivak: That is not question I am asking you. You are seeing these cars. Whether or not they should be equipped with computers is a matter of debate. I think they should because we will get a better environment. Now you have them, and you have this particular product, which most of the world does not use. Forget all that. You are dealing with these cars. If you had the decision to make, what would you do? Would you fix the cars or would you get rid of the element in the gasoline? I understand that the refineries in the lower mainland do have gasoline without the additive.

Mr. Knight: That is right. I would get rid of it. We need to get rid of it and move on.

One of the reasons that we started the association and hired guys like this is because we realized that we need to get into the real world. We are so busy chopping wood, sometimes we do not sharpen our axe. We need to get this out of the field. We need to move on.

Senator Spivak: What do you think of the timing? Some people say that we should take another three months or another 12 months. You have told me that you would like to get rid of the fuel. How fast should we do this?

Mr. Knight: We have the 1998 products coming in September and the manufacturers want to meet the emission standards.

Senator Spivak: Do you think we should move fast?

Mr. Knight: Yes.

Vous qui mettez vous-même la main à la pâte, quelle est votre opinion sur toutes ces recherches? En faut-il vraiment davantage pour nous convaincre que ces systèmes ne fonctionnent pas correctement quand l'essence contient du MMT? À votre avis — je sais que vous ne pouvez nous donner une réponse impartiale — est-ce un argument valable?

M. Knight: Tout ce que vous dites est vrai. Tous les constructeurs ont apporté des améliorations à leur produit et ont introduit des systèmes de diagnostic sur les moteurs.

J'ai été membre du conseil d'administration du conseil provincial de l'apprentissage pendant plusieurs années. Je me suis surtout occupé de la formation des élèves à la fin de leurs études. À une certaine époque, on pouvait montrer à un élève de la 8^e ou de la 10^e année, à devenir mécanicien. Cette époque est révolue. Les techniciens qui travaillent dans mon atelier de réparations, travaillent à l'ordinateur, il faut qu'ils sachent s'en servir. Si l'on n'arrive pas à découvrir ce qui cloche dans votre voiture, nous pouvons installer un dispositif sur le véhicule qui va diagnostiquer le problème lorsque vous le conduirez pour rentrer chez vous. Nous appelons ça le copilote. Il est même possible de le relier avec Detroit.

Les progrès ont été réalisés chez le fabricant, pas à la raffinerie, sous forme d'additifs ou d'autres produits. Il y a un secteur qui est à la remorque de l'autre. En qui faut-il placer sa confiance: le fabricant, avec toutes ses installations de recherche et de développement ou le créateur de l'additif.

Le sénateur Spivak: Ce n'est pas la question que je vous pose. Vous voyez ces voitures. Qu'il soit bon ou non de les équiper d'un ordinateur, cela reste à voir. Moi je pense que oui parce que c'est meilleur pour l'environnement. Aujourd'hui, il existe et il y a ce produit-ci, que la plupart des autres pays n'emploient pas. Oubliez tout ça. Vous, vous vous occupez des voitures. Si vous aviez à décider, que feriez-vous? Réparer la voiture ou faire disparaître l'additif? Je crois savoir que les raffineries dans le sud de la partie continentale de la Colombie-Britannique ont de l'essence sans additif.

M. Knight: C'est vrai. Je le ferai disparaître. Il faut l'éliminer et passer à autre chose.

Si nous avons créé notre association, et embauché quelqu'un comme lui, c'est en partie parce que nous nous sommes rendu compte qu'il fallait nous frotter à la réalité. À force de cultiver son jardin, on en oublie ce qui se passe à l'extérieur. Il faut s'en débarrasser. Il faut passer à autre chose.

Le sénateur Spivak: Que pensez-vous de l'échéancier? Certains disent qu'il faudrait y consacrer trois ou 12 mois de plus. Vous avez déjà dit, que, d'après vous, il faudrait se débarrasser de l'additif. Rapidement?

M. Knight: Les modèles 1998 vont arriver en septembre et les fabricants veulent respecter les normes de pollution.

Le sénateur Spivak: Donc il faudrait faire vite?

M. Knight: Oui.

Senator Spivak: You employ 100,000 people. Why do you not have any clout with the government? Why is it that the oil companies have the clout?

Mr. Knight: We hired Mr. Williams three years ago. We are not professional people. We are busy making a living.

Senator Spivak: I understand that. I am from Winnipeg. I am from a have-not city.

Mr. Knight: As individuals, we are so busy competing against one another in our everyday life that it is difficult to get together and sit down. We have started to do that.

I just came back from a meeting of the National Auto Dealers Association in Atlanta. The association has over 20,000 members. It deals with the government on regulations, and the environment and the transport secretary in the United States. We are trying to do that now through our offices. I am not a paid gun for anyone. If you want to leave it the way it is, I will make more money. My standard of living will not change if you leave it in or take it out, but the right thing to do is to take it out.

Mr. Williams: I will take you through the process the association went to through to look at this data. We looked at the data at the staff level. We then had a committee of dealers look at the data and talk to their manufacturers on MMT. We then looked at performance data and warranty data on an individual basis with each of the manufacturers and used good old common sense to combine all those things.

We came to the decision that MMT should not be added to gasoline. What is the motive of the dealers association if we did not believe it screwed up the systems?

Senator Taylor: Senator Cochrane might want to read this recent legal decision regarding the B.C. Automobile Association and Jones, McCloy and Peterson. For those of you who are worried about warranties, in the three last lines, they say that the dealer is responsible. If they sell a car, it has to be clean. However, you do not have to do that in Saskatchewan or Manitoba.

I have a technical question. I have a lot of experience with warranties. I have a Chrysler product and my dealer and myself share driving it between warranties. They have always paid up. It is running fine. They have replaced almost everything. It is almost like new now.

Propane does not contain manganese and the plugs and systems will look different in a propane-powered car. I am sure you sell propane vehicles in Saskatchewan. Have you compared your plug and on-board emission systems with a propane vehicle vis-à-vis a gasoline vehicle?

Le sénateur Spivak: Vous représentez 100 000 travailleurs. N'avez-vous donc aucune influence auprès du gouvernement? Pourquoi est-elle concentrée entre les mains des compagnies pétrolières?

M. Knight: Nous avons retenu les services de M. Williams il y a trois ans. Nous n'exerçons pas une profession libérale; nous sommes trop occupés à gagner notre vie.

Le sénateur Spivak: Je comprends. Je suis de Winnipeg, une ville qui n'est pas riche.

M. Knight: Entre nous, nous nous faisons la concurrence dans la vie de tous les jours, et c'est pourquoi il est difficile de nous concerter. Nous venons de commencer.

Je reviens à peine de l'assemblée de la National Auto Dealers Association à Atlanta. L'association compte plus de 20 000 membres. C'est elle qui discute de réglementation et d'environnement avec le secrétaire aux transports des États-Unis. Nous essayons d'en faire autant ici. Je ne suis le mercenaire de personne. Si vous laissez les choses telles quelles, ça me rapportera plus, c'est tout. Mon train de vie ne va pas changer, que l'additif reste ou pas, mais la solution la plus sensée, c'est de le faire disparaître.

M. Williams: Je vais vous relater ce qu'a fait l'association pour examiner ces données. D'abord, ce sont les employés qui les ont examinées. Puis un comité de concessionnaires les a passées en revue et ont discuté du MMT avec leurs fabricants respectifs. Nous avons ensuite examiné les données sur les performances et garanties, avec chacun des fabricants et nous avons combiné le tout en nous servant de notre bon sens.

Nous avons abouti à la conclusion que le MMT ne devrait pas être ajouté à l'essence. Qu'est-ce qui a pu motiver l'Association des concessionnaires si nous n'étions pas d'avis que le MMT détraque les dispositifs?

Le sénateur Taylor: Le sénateur Cochrane voudra peut-être prendre connaissance de cet avis juridique, obtenu récemment, concernant la B.C. Automobile Association et Jones, McCloy and Peterson. Ceux d'entre vous qui ont des inquiétudes à propos des garanties, sachez que l'on dit, dans les trois dernières lignes que le concessionnaire est responsable. S'il vend un véhicule, il doit être non polluant. Ce n'est pas la même chose en Saskatchewan ou au Manitoba, par contre.

J'ai une question d'ordre technique. Je m'y connais pas mal en garanties. J'ai une Chrysler et nous sommes deux, le concessionnaire et moi-même à se partager le véhicule entre les réparations. Il les a toujours payées. La voiture marche bien. Il a presque tout remplacé. C'est comme une voiture neuve aujourd'hui.

Le gaz propane ne contient pas de manganèse, de telle sorte que les bougies et les dispositifs n'auront pas la même apparence dans un véhicule à gazogène. Vous devez bien vendre des véhicules alimentés au propane en Saskatchewan. Avez-vous déjà comparé les bougies et les dispositifs antipollution de véhicules au propane par rapport à un véhicule à essence?

Mr. Knight: No, I have not. With natural-gas-powered vehicles, engine changes are done at the factory. For example, for Alberta Gas or Sask Power, that work is done at Windsor.

Senator Taylor: I have a gasoline truck which was converted. You can do that with cars, too. A lot of taxis have converted also. In Saskatchewan, propane is fairly cheap. I thought you may be doing service on a lot of those. That is a good way to compare what gasoline does to your electrical system vis-à-vis a propane system.

Mr. Knight: I have no experience with that. I could not speak to that.

Senator Buchanan: I certainly do not want to get into a detailed discussion on this. I am not disputing what is contained in this legal opinion. I am a practising member of the Nova Scotia bar, but I do not practice that much, so I had better be careful what I say about this.

According to the B.C. regulations, if the proper warranty booklets are not in the car when it is purchased, then you would be liable for that maximum penalty of \$5,000.

Mr. Williams: You are absolutely right about that. Our counsel explained to us that if the car is not warranted by the manufacturers and we provide a warranty booklet, that booklet is not valid if the car is not warranted. Do you understand? If we give them a warranty booklet for a warranty that is not valid, we are in violation.

Senator Buchanan: You give them a warranty booklet that complies at the time of the sale. If that booklet is for a warranty put out by Chrysler or GM and it is valid at the time you sell the car, the only requirement is to ensure that the warranty booklet is included with the vehicle.

Mr. Williams: The problem, as explained to me by our legal counsel, is that if the warranty is void, the warranty booklet is void. That is to say, the whole package is void. When we are selling the vehicle, we anticipate that either Chrysler or the manufacturer will tell us, "We are not honouring those warranties;" or, "We are disconnecting the system." It is one or the other.

Senator Buchanan: Are you saying that if Chrysler had issued their warranty booklet with that car, then they could cancel that warranty right at the time of sale?

Mr. Williams: No. If the warranty is valid and the factories back up the warranty, then there is no problem.

Senator Buchanan: Yes, that is at the time of sale.

Mr. Knight: But one of the items says that, in British Columbia, a person must not sell a passenger car or light-duty truck manufactured in the model year 1998, 1999 or 2000 which does not have a valid emission control label affixed to its engine compartment.

Senator Buchanan: I am getting to that. Essentially, your lawyer has told you about the last three lines. This means that, from the 1998 model year onwards, dealers must ensure that these

M. Knight: Non. Le gazogène est installé à l'usine. Par exemple, pour l'Alberta Gas ou la Saskatchewan Power Corporation, c'est fait à Windsor.

Le sénateur Taylor: Mon camion à essence a été converti au gaz propane. Cela se fait aussi avec les voitures. Beaucoup de taxis l'ont été aussi. En Saskatchewan, le gaz propane est assez bon marché. Je pensais que vous faisiez beaucoup de réparations à ce genre de véhicule. Ce serait une bonne façon de comparer les effets de l'essence et du gaz propane sur le système électrique.

M. Knight: Ça ne m'est pas arrivé, je ne peux donc pas en parler.

Le sénateur Buchanan: Je ne veux pas me lancer dans une discussion détaillée ici. Je ne conteste pas cet avis juridique. Je suis membre du Barreau de la Nouvelle-Écosse mais je ne pratique pas beaucoup et c'est pourquoi je dois être prudent.

D'après la réglementation de la Colombie-Britannique, vous êtes passibles d'une amende de 5 000 \$ si le livret de garantie et d'entretien n'est pas dans le véhicule au moment de l'achat.

M. Williams: Vous avez tout à fait raison. Notre avocat nous a expliqué que si le véhicule n'est pas garanti par le fabricant et que nous donnons un livret de garantie, celui-ci n'est pas valide. Vous me suivez? Si nous donnons à l'acheteur un livret de garantie, en l'absence de garantie valable, nous commettons une infraction.

Le sénateur Buchanan: Vous leur donnez un livret qui est conforme au moment de la vente. Si ce livret correspond à une garantie donnée par Chrysler ou GM, qui est valable au moment de la vente, tout ce que l'on vous demande est de veiller à ce que le livret soit bien dans le véhicule.

M. Williams: Le problème, comme l'a expliqué notre conseiller juridique, c'est que si la garantie est nulle, le livret l'est aussi. Autrement dit, il n'y a rien. Quand nous vendons le véhicule, nous savons que Chrysler ou le constructeur pourra nous dire qu'il ne respectera pas cette garantie ou qu'il va désactiver le système. L'un ou l'autre.

Le sénateur Buchanan: Êtes-vous en train de me dire que si Chrysler avait remis son livret de garantie avec le véhicule, la compagnie aurait annulé la garantie dès le moment de la vente?

M. Williams: Non. Si la garantie est valable et si l'usine y donne suite, il n'y a pas de problème.

Le sénateur Buchanan: Oui, c'est-à-dire au moment de la vente.

M. Knight: Mais un des articles stipule qu'en Colombie-Britannique personne ne peut vendre une voiture de tourisme ou un camion léger de modèle 1998, 1999 ou 2000, sans étiquette d'antipollution valide sur le compartiment moteur.

Le sénateur Buchanan: J'y arrive. Essentially, votre avocat vous a parlé de ces trois séries de modèles. Cela signifie que pour les modèles 1998 et suivants, le concessionnaire doit

vehicles have the correct valid emission control labels affixed to the engine at the time of sale.

If that emission control label is attached and if it complies to the laws of B.C., then why would a dealer be liable if, one month later — and I do not agree with this — MMT did something to gum up the emission systems in the car? You are out of it because you have complied with the law at the time of sale.

Mr. Knight: But the manufacturer will not pay for the tune-up.

Senator Buchanan: That is between the manufacturer, you, and the customer.

Mr. Knight: That is not fair, senator. You are putting me in the middle.

Senator Buchanan: I am getting at the offence. You said that there is an offence under the laws of B.C. if the system fails and that the dealer is liable. How could the dealer be liable if, at the time of sale, he complied with the law and the correct and valid emission control label was affixed to the engine compartment?

Mr. Williams: I do not want to argue a legal point with you, because you are more skilled at that than I. If the warranty and the warranty booklet are not valid at the time of sale, we are subject to the fine. That is what our counsel tells us.

Senator Buchanan: That is not the question I posed, though. If there is a valid warranty booklet in the car at the time of sale, then that section has been observed. If the proper emission control label is attached to the engine compartment at the time of sale, the law of B.C. has been obeyed.

If, one month later or 10 years later, something gums up the system — although I am not convinced at this point that it will — why do you say that the dealer could be liable to a \$15,000 fine?

Mr. Williams: I do not believe we said anything about a \$15,000 fine.

The Chairman: We are getting into legal matters.

Senator Buchanan: I want to get this clear. I understood you to say that even if the law was obeyed at the time of sale, if the emission system failed in the future, the dealer could be fined by the government of British Columbia.

Mr. Williams: It is one or the other, senator. I take your point. You are not fined later; you are just liable for the work.

Senator Buchanan: That is not an offence under the law?

Mr. Williams: It is not an offence. It is one or the other.

Senator Buchanan: That is what Mr. Knight was saying, and I understand that. I know a lot of dealers. They are like politicians; they have to satisfy their customers to get them coming back.

s'assurer qu'il y a bien sur le moteur au moment de la vente une étiquette antipollution valide.

Si cette étiquette est bien là et si elle est conforme aux lois de la Colombie-Britannique, pourquoi, un mois plus tard — et je ne suis pas d'accord avec cela — le concessionnaire serait-il responsable si le MMT a encrassé le dispositif antipollution du véhicule? Vous n'êtes pas responsable puisque vous avez respecté la loi au moment de la vente.

M. Knight: Mais le fabricant refusera de payer pour la mise au point.

Le sénateur Buchanan: C'est donc une affaire à régler entre le fabricant, vous-même et le client.

M. Knight: Ce n'est pas juste, sénateur. Vous me coincez entre les deux.

Le sénateur Buchanan: Je vais maintenant parler d'une infraction. Vous dites qu'il y a infraction à la loi en Colombie-Britannique s'il y a défaillance du dispositif et que c'est le concessionnaire qui est responsable. Comment peut-il être responsable si, au moment de la vente, il a respecté la loi et si l'étiquette réglementaire était bien sur le compartiment moteur?

M. Williams: Je ne veux pas discuter d'un point de droit avec vous parce que vous vous y connaissez mieux que moi. Si la garantie et le livret de garantie ne sont pas valables au moment de la vente, nous sommes passibles de l'amende. C'est ce que l'avocat nous dit.

Le sénateur Buchanan: Mais ce n'est pas la question que je vous ai posée. S'il y a un livret de garantie valide dans le véhicule au moment de la vente, alors la loi a été respectée. Si l'étiquette réglementaire est sur le compartiment moteur au moment de la vente, la loi de la Colombie-Britannique a été observée.

Si, un mois ou dix ans plus tard quelque chose encrasse le dispositif — quoique je ne pense pas que cela se produise à ce moment-là — pourquoi affirmez-vous que le concessionnaire serait passible d'une amende de 15 000 \$?

M. Williams: Nous n'avons jamais parlé d'une amende de 15 000 \$.

Le président: On commence à discuter des points de droit.

Le sénateur Buchanan: Je veux clarifier ceci. D'après ce que j'ai compris, vous dites que si la loi a été respectée au moment de la vente, le concessionnaire pourrait se voir infliger une amende par le gouvernement de la Colombie-Britannique s'il y a ultérieurement défaillance du dispositif antipollution.

M. Williams: C'est de deux choses l'une, monsieur le sénateur. Je vois ce que vous voulez dire. Par la suite, vous n'êtes pas passible d'une amende; seulement responsable de faire la réparation.

Le sénateur Buchanan: Ce n'est donc pas une infraction à la loi?

M. Williams: Non. C'est l'un ou l'autre.

Le sénateur Buchanan: C'est ce que M. Knight disait, et cela je le comprends. Je connais beaucoup de concessionnaires. Ils sont comme les hommes politiques, ils doivent donner satisfaction à leurs clients s'ils veulent qu'ils reviennent.

Mr. Knight: That is right.

Senator Adams: Do you have any idea how much the dealers are losing on these warranties every year?

Mr. Knight: That is a good question. In my own operations, I have a little goodwill fund, because it is a lot less arduous paying than arguing with a customer because the manufacturer will not pay me. I do that internally and I know a lot of other people who do the same.

I could not give you a specific answer. When you buy a new car, the manufacturer sends you a form on which you indicate how you were treated. From that they derive the Customer Satisfaction Index and the Sales Satisfaction Index.

I am in the process of spending \$1 million to make my building look nice for the manufacturer. GM has told some dealers in Manitoba that they can no longer continue in their business. That is all part of the new Project 2000. The number of auto dealers is shrinking. In the U.S., there are entirely different things happening.

Part of the reason is that you cannot buy the necessary equipment, such as the computers.

A lot of the things which happen in my dealership, a dealer trip for example, are tied not only to how many cars I sell in a given period but to my Customer Satisfaction Index rating.

My twin sons, who are 22, want to be car dealers and my ability to get another franchise is tied to my Customer Satisfaction Index. That all relates to whether the customer is satisfied with my service.

If you spend \$30,000 on a car and it does not run right, you are not likely to put a happy face on that customer satisfaction survey form.

Senator Adams: I have been driving since 1955. Most of the time, my repairs are covered under warranty, but sometimes they say it is not covered and I must pay for it, even when I am sure it should be covered. I do not want the dealer to lose every penny on warranty matters, but I have to wonder about that sometimes.

Mr. Knight: The records show that manufacturers' warranty costs per car in North America have been driven down in the last ten years. There are two reasons for that. The first is that the technology has improved and therefore the cars are better. The second reason is that they have done it a bit on the backs of the dealers.

M. Knight: C'est vrai.

Le sénateur Adams: Avez-vous une idée de ce que ces garanties coûtent chaque année aux concessionnaires?

M. Knight: C'est une bonne question. Dans mon entreprise j'ai une petite caisse de bonnes relations avec la clientèle. Je suis arrivé à la conclusion qu'il est bien plus facile de payer que de se disputer avec un client parce que le fabricant refuse de me rembourser. C'est une opération interne et je connais beaucoup d'autres concessionnaires qui en font autant.

Je ne pourrais pas vous donner de réponse précise. Lorsqu'on achète un nouveau véhicule, le fabricant vous envoie un formulaire dans lequel on vous demande comment vous avez été traité. À partir de ces renseignements il établit l'indice de satisfaction client et l'indice de satisfaction vendeur.

Je fais actuellement pour un million de dollars de rénovation pour embellir mes locaux à la satisfaction du fabricant. GM a indiqué à certains concessionnaires du Manitoba qu'ils ne pourront plus poursuivre leur activité. Cela fait partie de ce qu'on appelle le projet 2000. Le nombre de concessionnaires automobiles est en train de fondre. Aux États-Unis, il se passe des choses tout à fait différentes.

Cela s'explique en partie par le fait qu'il n'est pas possible d'acheter le matériel nécessaire, comme les ordinateurs.

Dans mon entreprise, beaucoup de choses, comme un voyage en prime pour le concessionnaire, par exemple, dépendent non seulement du nombre de voitures que je vends dans une période donnée mais aussi de ma cote à l'indice de satisfaction du service au client.

J'ai deux garçons jumeaux de 22 ans. Ils veulent devenir concessionnaires automobiles et je ne pourrai obtenir une autre concession que si ma cote de satisfaction du service au client est bonne. Il faudra que le client soit satisfait du service que je lui donne.

Si vous dépensez 30 000 \$ pour une voiture qui vous cause des ennuis, il y a peu de chance que vous choisissiez le petit bonhomme souriant dans le questionnaire sur la satisfaction du client.

Le sénateur Adams: Je conduis depuis 1955. La plupart du temps, mes réparations sont couvertes par la garantie, mais il arrive que le concessionnaire me dise qu'elles ne le sont pas. Il faut donc que je paye, même si je suis certain que cela devrait être couvert. Je ne veux pas voir le concessionnaire perdre sa chemise pour des questions de garantie, mais parfois je me pose la question.

M. Knight: Les chiffres montrent que les coûts de garantie par véhicule pour les fabricants en Amérique du Nord baissent depuis 10 ans. Il y a deux raisons à cela. D'abord, la technologie s'est améliorée, de telle sorte que les voitures sont de meilleure qualité. Ensuite, cela s'est fait un peu sur le dos des concessionnaires.

I sell about 2,000 cars per year. I know that 70 per cent of my business is repeat and referral. If I look after you and treat you well, you will come back to me. If I do not look after you, you will go elsewhere.

Senator Adams: I am wondering about spark plugs. Are some spark plug manufacturers good and others bad? That may not have anything to do with MMT.

Mr. Knight: I know that if you use Chrysler or Ford parts, they will warranty them for the life of the part.

Senator Anderson: Is MMT used in gasoline in the United States?

Mr. Knight: To my knowledge and information, it is not against the law but it is not used.

Senator Anderson: It is not used at all?

Mr. Knight: My understanding is that it is available in some of the states, but not in any of those with substantial populations such as Florida and California.

Mr. Williams: The most telling thing from the environmental perspective is that the gasoline in the major population centres, such as California and New Jersey, has to be reformulated, which results in a cleaner fuel. They do not allow MMT in those regions because it causes increased emissions. California has banned MMT by name since 1979.

Senator Buchanan: It is not banned. They just do not use it because of the EPA non-waiver. The Supreme Court of the United States has said very clearly that MMT can be used in the United States. There is no right of appeal with respect to that decision.

Senator Kenny: It is banned in California.

Senator Buchanan: We asked them that; they said it is not banned but that they do not use it.

Mr. Knight: I do not know what politics means in this thing. I am here as a business guy. I tell you very honestly and sincerely: Get rid of it.

Senator Whelan: Mr. Knight, I could not agree with you more. The others here heard me say this several times yesterday. I have a son-in law who is a grand master technician with a General Motors dealership. He says the same thing as you do about service. They do not get paid as much as an assembly worker in the plant; however, they must repair all the bad things that come from the manufacturer.

He also says the same thing as you do about MMT. I say the same thing as Mr. Knight, Mr. Chairman. After hearing the evidence, I cannot believe that the oil refineries and the gasoline companies have the authority that they have.

Why do you say MMT should be banned?

Je vends environ 2 000 véhicules par an. Soixante-dix pour cent des acheteurs sont une clientèle acquise ou viennent sur recommandation. Si je m'occupe bien de vous, vous reviendrez. Dans le cas contraire, vous irez ailleurs.

Le sénateur Adams: J'ai une question à propos des bougies d'allumage. Y a-t-il des fabricants de bougies meilleurs que d'autres? Cela n'a peut-être rien à voir avec le MMT.

M. Knight: Je sais que si vous utilisez une pièce Chrysler ou Ford, la compagnie la garantit pour toute sa vie utile.

Le sénateur Anderson: Met-on du MMT dans l'essence aux États-Unis?

M. Knight: D'après les renseignements que j'ai, ce n'est pas contraire à la loi, mais on n'en met pas.

Le sénateur Anderson: Pas du tout?

M. Knight: Je sais qu'on peut en trouver dans certains États, mais pas dans les États peuplés comme la Floride et la Californie.

M. Williams: Le plus révélateur du point de vue de l'environnement, c'est que l'essence dans les grands centres, comme la Californie et le New Jersey, doit subir un nouveau mélange pour aboutir à une combustion moins polluante. Le MMT n'est pas autorisé dans ces régions parce qu'il augmente le volume des émissions. La Californie interdit nommément le MMT depuis 1979.

Le sénateur Buchanan: Il n'est pas interdit. On ne s'en sert pas à cause de la non-renonciation de l'EPA. La Cour suprême des États-Unis a déclaré très clairement que le MMT peut être utilisé aux États-Unis. Cette décision ne peut pas être portée en appel.

Le sénateur Kenny: Il est interdit en Californie.

Le sénateur Buchanan: Nous leur avons posé la question; ils nous ont dit qu'il n'est pas interdit mais qu'ils ne s'en servent pas.

M. Knight: J'ignore quel est le poids de la politique dans ce dossier. Moi, je suis un commerçant. Je vous dis bien honnêtement et bien sincèrement: débarrassez-vous-en.

Le sénateur Whelan: Monsieur Knight, je suis tout à fait d'accord avec vous. Les autres m'ont entendu le dire plusieurs fois hier. Un gendre à moi est grand maître technicien chez un concessionnaire General Motors. Il dit la même chose que vous à propos du service. Il n'est pas aussi bien payé qu'un ouvrier à l'usine de montage mais c'est lui qui doit réparer les bourdes qui viennent du fabricant.

Il tient aussi le même discours que vous à propos du MMT. Je dis la même chose que M. Knight, monsieur le président. Après avoir entendu les témoignages, je ne comprends pas que les raffineries et les compagnies d'essence puissent avoir autant de pouvoir.

Pourquoi dites-vous que le MMT devrait être interdit?

Mr. Knight: It is not good for a number of reasons. It is not good for the environment. It is not good for automobiles. It is not good for consumers. If we went on a campaign and told every consumer in this country that this stuff will cost them \$100 per new car per year for the next 10 years, there would be an uprising. We are already viewed as being right below lawyers and politicians on the credibility scale.

The Chairman: Thank you very much for coming, gentlemen.

The committee adjourned.

M. Knight: Il est nocif sur plusieurs plans. Il n'est bon ni pour l'environnement, ni pour les automobiles, ni encore pour le consommateur. Si on faisait une campagne pour informer tous les consommateurs que ce produit va leur coûter 100 \$ par an pour chaque nouvelle voiture au cours des 10 prochaines années, il y aurait une levée de boucliers. Déjà, notre cote de crédibilité est inférieure à celle des avocats et des politiciens.

Le président: Je vous remercie beaucoup d'être venus, messieurs.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Automobile Dealers Association:

Ted Knight, Chairman;

Huw Williams, Director of Public Relations.

De la Canadian Automobile Dealers Association:

Ted Knight, président;

Huw Williams, directeur des relations publiques.



Second Session
Thirty-fifth Parliament, 1996-97

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chairman:
The Honourable RON GHITTER

Wednesday, February 5, 1997

Issue No. 8

Fourth meeting on:

Bill C-29, An Act to regulate interprovincial
trade in and the importation for commercial purposes
of certain manganese-based substances

WITNESSES:
(See back cover)

Deuxième session de la
trente-cinquième législature, 1996-1997

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président:
L'honorable RON GHITTER

Le mercredi 5 février 1997

Fascicule n° 8

Quatrième réunion concernant:

Le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce
interprovincial et l'importation à des fins commerciales
de certaines substances à base de manganèse

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL
RESOURCES

The Honourable Ron Ghitter, *Chairman*

The Honourable Colin Kenny, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	* Lynch-Staunton
Anderson	(or Berntson)
Buchanan	Rompkey, P.C.
Cochrane	Spivak
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	Taylor
Kinsella	Whelan, P.C.
Landry	

* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES
RESSOURCES NATURELLES

Président: L'honorable Ron Ghitter

Vice-président: L'honorable Colin Kenny

et

Les honorables sénateurs:

Adams	* Lynch-Staunton
Anderson	(ou Berntson)
Buchanan	Rompkey, c.p.
Cochrane	Spivak
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	Taylor
Kinsella	Whelan, c.p.
Landry	

* *Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 5, 1997

(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met at 3:20 p.m. this day, the Chairman, the Honourable Ronald D. Ghitter, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Anderson, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Kenny, Kinsella, Landry, Rompkey, Spivak, Taylor and Whelan. (12)

In attendance: Lynne Myers from the Library of Parliament and Cathy Piccinin, Legislative Clerk.

WITNESSES:

Ethyl Canada Incorporated:

David Wilson, President, Ethyl Canada, Mississauga;

C. Hicks, Vice-President, Ethyl Canada and Vice President, Government Relations, Ethyl Corporation, Washington, D.C.;

Dr. D.R. Lynam, Vice-President, Air Conservation, Ethyl Corporation, Richmond, VA;

Dr. J.W. Roos, Manager Fuels, Research and Development, Ethyl Corporation, Richmond, VA.

Consumers' Cooperative Refineries Limited:

Ed Klassen, President;

Bud Dahistrom, Senior Vice President, Refining.

Sierra Club of Canada:

Elizabeth May, Executive Director.

The committee, in compliance with its Order of Reference dated Tuesday, December 17, 1996, proceeded to consider Bill C-29, An Act to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances.

Messrs Wilson, Roos, Lynam and Hicks all made opening statements and answered questions.

Mr. Klassen made a statement and, together with the other witness, answered questions.

Ms May made a statement and answered questions.

At 8:14 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Line Gravel

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 5 février 1997

(14)

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 15 h 20, sous la présidence de l'honorable Ronald D. Ghitter (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Anderson, Buchanan, Cochrane, Ghitter, Kenny, Kinsella, Landry, Rompkey, Spivak, Taylor et Whelan. (12)

Également présentes: Lynne Myers de la Bibliothèque du Parlement et Cathy Piccinin, commis législatif.

TÉMOINS:

De Ethyl Canada Incorporated:

David Wilson, président, Ethyl Canada, Mississauga;

C. Hicks, vice-président, Ethyl Canada et vice-président, Relations gouvernementales, Ethyl Corporation, Washington (D.C.);

M. D.R. Lynam, vice-président, Air Conservation, Ethyl Corporation, Richmond, VA;

M. J.W. Roos, Manager Fuels, Research and Development, Ethyl Corporation, Richmond, VA.

De Consumers' Cooperative Refineries Limited:

Ed Klassen, président;

Bud Dahlstrom, vice-président principal, Raffinage.

Du Sierra Club du Canada:

Elizabeth May, directrice générale.

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 17 décembre 1996, le comité examine le projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse.

MM. Wilson, Roos, Lynam et Hicks font des déclarations et répondent aux questions.

M. Klassen fait une déclaration et, avec l'aide de l'autre témoin, répond aux questions.

Mme May fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 14, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 5, 1997

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-29, to regulate interprovincial trade in and the importation for commercial purposes of certain manganese-based substances, met this day at 3:20 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Ron Ghitter (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, I welcome the representatives of Ethyl Canada. We know you have much at stake here and we want to hear your position. Please go ahead.

Mr. David Wilson, President, Ethyl Canada Incorporated: Mr. Chairman and members of the committee, I am joined today by my colleagues, Dr. Roos, who is manager of Fuels, Research and Development, and Dr. Don Lynam, Vice-President, Air Conservation. Both these gentlemen are from Ethyl Corporation. Also with me today is Chris Hicks, Vice-President of Ethyl Canada and Ethyl Corporation.

Mr. Chairman, it will be no surprise to you that we are appearing before you today to speak in favour of our product MMT and to outline the reasons for our opposition to Bill C-29.

Following my introductory remarks, Dr. Roos will review the findings of the testing programs and technical research available on this issue. Dr. Lynam will discuss the health findings of a recently completed personal monitoring study conducted in Toronto. Mr. Hicks will speak to the situation in the United States.

We do not dispute that the automakers are experiencing problems with their OBD systems. However, Bill C-29 will not solve those problems. OBD malfunctioning is an industry issue, not a legislative issue.

Ethyl Canada clearly supports the continued use of MMT, a safe and effective fuel additive. We believe this bill raises a series of problems which deserve careful consideration by this committee. It is our hope that you will evaluate the ramifications of this legislation and allow yourselves sufficient time to hear all the witnesses who wish to contribute to this debate.

We were disappointed that the schedule for the House hearings held in October 1995 did not provide for many of the people who wished to appear as witnesses.

I should like to take a few minutes to outline the reasons why Ethyl believes Bill C-29 should not proceed. These reasons are outlined in greater detail in the written document submitted to this committee yesterday and summarized in this hand-out.

Our seven reasons for opposing Bill C-29 are the following. First, Bill C-29 is poor public policy. The provisions of the bill do not match any of the objectives of the government. The government has said that it wants to stop the use of MMT.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 5 février 1997

Le comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles qui a été saisi du projet de loi C-29, Loi régissant le commerce interprovincial et l'importation à des fins commerciales de certaines substances à base de manganèse, se réunit aujourd'hui, à 15 h 20, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Ron Ghitter (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, je souhaite la bienvenue aux représentants de Ethyl Canada. Nous savons que vos intérêts sont en jeu et nous voulons entendre votre position. Allez-y.

M. David Wilson, président, Ethyl Canada Incorporated: Monsieur le président, honorables membres du comité, je suis accompagné aujourd'hui par mes collègues M. Roos, gestionnaire des carburants, recherche et développement, et M. Don Lynam, vice-président, conservation de l'air. Tous les deux travaillent à Ethyl Corporation. Il y a également M. Chris Hicks, vice-président de Ethyl Canada et Ethyl Corporation.

Monsieur le président, vous ne serez pas étonné que nous comparaissons devant vous aujourd'hui, pour parler en faveur de notre produit, le MMT, et vous donner les raisons pour lesquelles nous nous opposons au projet de loi C-29.

Après ma déclaration liminaire, M. Roos vous présentera les résultats des programmes d'essai et des recherches techniques qui ont été effectués sur cette question. M. Lynam examinera les résultats d'une étude de surveillance personnelle qui vient d'être menée à Toronto. M. Hicks parlera de la situation aux États-Unis.

Nous ne contestons pas le fait que les fabricants d'automobiles éprouvent des difficultés avec leurs systèmes de diagnostic intégré. Cependant, le projet de loi C-29 ne réglera pas le problème. Le mauvais fonctionnement du SDI est un problème qui concerne l'industrie et non pas le législateur.

Ethyl Canada appuie clairement l'utilisation du MMT, qui est un additif d'essence sûr et efficace. Nous croyons que ce projet de loi soulève une série de problèmes qui méritent un examen attentif de la part du comité. Nous espérons que vous examinerez les répercussions de ce projet de loi et que vous prendrez le temps nécessaire pour entendre tous les témoins qui veulent participer au débat.

Nous étions déçus que le programme des audiences de la Chambre qui ont eu lieu en octobre 1995 n'ait pas permis à bien des parties intéressées de comparaître.

Je voudrais pendant quelques minutes exprimer les raisons pour lesquelles Ethyl s'oppose au projet de loi C-29. Ces raisons sont énoncées de façon plus détaillée dans le mémoire que nous avons soumis au comité hier et qui est résumé dans le document que vous avez sous les yeux.

Voici les sept raisons pour lesquelles nous nous opposons au projet de loi C-29. Premièrement, il s'agit d'une mauvaise politique gouvernementale. En effet, les dispositions du projet de loi ne correspondent à aucun des objectifs du gouvernement. Ce

However, even if this bill is passed, the use of MMT will still be legal in Canada. As a result, the bill creates more problems than it solves. Second, Bill C-29 violates the federal-provincial agreement on internal trade. Alberta has already indicated it will take action should Bill C-29 become law. Eight other provinces and both territories have expressed opposition to Bill C-29. Third, Bill C-29 raises constitutional issues. The attempt to deal with MMT under trade legislation does not protect the bill from constitutional challenge. As such, this bill is an unwarranted intrusion into provincial jurisdiction.

Fourth, Bill C-29 contravenes NAFTA. Banning the import in interprovincial trade of MMT would violate Canada's trade commitments, exposing the government to claims for compensation. Fifth, the original rationale for the bill, fuel harmonization, is gone. With MMT now permitted in the U.S., gasoline harmonization means this bill should not proceed. U.S. refiners can choose whether or not to use MMT. That choice should also be available to Canadian refiners. Sixth, the scientific evidence shows MMT does not harm vehicle emission systems. After the most extensive testing program ever conducted for a fuel or fuel additive, the U.S. Environmental Protection Agency or EPA confirmed that MMT does not cause or contribute to the failure of vehicle emission systems. We have conducted considerable research on this issue, the most significant of which will be discussed by my colleague Dr. Roos.

We have made all our findings available for public review. In the event that you have not had the opportunity to see this material, I brought just a portion of the research reports with me today. All our material has been submitted for review and is publicly available.

Seventh, the new Canadian Environmental Protection Act, Bill C-74, introduced by the government last December, will provide an improved science-based approach for evaluating fuel formulation issues. It makes no sense to have one fuel component dealt with under special legislation at the same time that other components will be reviewed under CEPA.

We wish the committee to note that there are several expert witnesses who have asked to discuss each of these points with you. We hope you will have the opportunity to hear them as you review the issues associated with Bill C-29. Our position on this issue has remained constant since day one of this debate. We believe there should be a firm science-based foundation for any action. That is all we have asked throughout this entire debate.

Environment Canada's most recent rationale for this bill presented yesterday is that the automakers are threatening to disconnect equipment or not honour warranties.

dernier a déclaré qu'il veut mettre fin à l'utilisation du MMT. Cependant, même si le projet de loi est adopté, l'utilisation du MMT sera toujours légale au Canada. Par conséquent, le projet de loi crée plus de problèmes qu'il n'en règle. Deuxièmement, le projet de loi C-29 viole l'accord fédéral provincial sur le commerce intérieur. L'Alberta a déjà fait savoir qu'elle contesterait le projet de loi s'il était adopté. Huit autres provinces et les deux territoires ont exprimé leur opposition à ce projet de loi. Troisièmement, le projet de loi C-29 soulève des problèmes constitutionnels. La tentative d'assujettir le MMT à la législation commerciale ne protège pas le projet de loi d'une contestation en vertu de la Charte. À ce titre, le projet de loi est une ingérence indue dans un domaine de compétence provinciale.

Quatrièmement, le projet de loi C-29 est contraire à l'ALÉNA. L'interdiction d'importer du MMT à des fins de commerce interprovincial contreviendrait aux engagements commerciaux du Canada, ce qui exposerait le gouvernement à des demandes d'indemnisation. Cinquièmement, le but initial du projet de loi, c'est-à-dire l'harmonisation des carburants, n'a plus sa raison d'être. Étant donné que le MMT est maintenant autorisé aux États-Unis, l'harmonisation de l'essence rend inutile ce projet de loi. Les raffineries américaines ont le choix d'utiliser ou de ne pas utiliser le MMT. Les raffineries canadiennes devraient disposer du même choix. Sixièmement, les études scientifiques montrent que le MMT n'est pas nocif aux systèmes d'échappement des véhicules. Après avoir réalisé le programme d'essais le plus complet jamais mené sur un carburant ou un additif, l'Agence de protection environnementale des États-Unis (EPA) a confirmé que le MMT n'entraîne pas la défaillance des systèmes d'échappement des véhicules, ou n'y contribue pas. À cet égard, nous avons mené des recherches considérables, dont la plus importante vous sera présentée par mon collègue M. Roos.

Nous avons mis les résultats de toutes nos études à la disposition du public. Si vous n'avez pas encore eu l'occasion de les voir, je n'ai apporté qu'une partie de nos rapports de recherches aujourd'hui. Tous nos rapports ont été soumis à un examen et sont accessibles au public.

Septièmement, la nouvelle Loi canadienne sur la protection de l'environnement, c'est-à-dire le projet de loi C-74, présenté par le gouvernement en décembre dernier, mettra en place un système scientifique amélioré, pour évaluer la formulation des carburants. Il n'est pas logique d'assujettir un additif à une loi spéciale alors que les autres additifs relèveront de la LCPE.

Nous attirons l'attention du comité sur le fait que plusieurs témoins experts ont demandé à débattre de chacun de ces points avec vous. Nous espérons que vous aurez l'occasion de les entendre en examinant les questions découlant du projet de loi C-29. À cet égard, notre position est la même depuis le premier jour de ce débat. Nous croyons que toute mesure dans ce domaine, doit avoir un fondement scientifique solide. C'est tout ce que nous demandons dans le cadre de ce débat.

L'argument le plus récent qu'Environnement Canada a présenté hier en faveur de ce projet de loi est que les fabricants d'automobiles menacent de débrancher certains dispositifs ou de ne pas honorer les garanties.

This threat is not new. It has been made since 1994, the first year that OBD systems were required under U.S. law. Four model years later, warranties remain intact and only GM has disabled the dashboard light and only on its 1996 models. There has been no market disruption, and that rationale, like so many others, does not hold water.

The second rationale offered by Environment Canada is that the precautionary principle set out in the new CEPA bill states that the threat of serious or irreversible damage and the lack of scientific certainty should not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental damage, and it actually provides a solid rationale for not proceeding with Bill C-29.

Even if there is some disagreement about amounts, all parties involved in this debate acknowledge that the immediate effect of banning MMT will be an increase in NO_x emissions in Canada.

On one hand, we know with certainty that environmental damage in the form of significant nitrogen oxide emissions would occur if MMT is removed from Canadian gasoline. On the other hand, we must weigh the uncertainty or speculation that MMT might impair OBD.

In these circumstances, we believe the third-party review called for by the Canadian Petroleum Producers Institute, and supported by Ethyl Canada, eight provinces and two territories, provides for a more environmentally responsible approach. This is a serious issue and one which merits a decision based on solid, scientific evidence.

On that note, allow me to introduce Dr. Roos, who will review some of the scientific findings.

Mr. J.W. Roos, Manager Fuels, Research and Development, Ethyl Corporation: Mr. Chairman, I am Joe Roos, I have a Ph.D. in chemical engineering and I manage the Fuels Research and Development Department at Ethyl Corporation.

This afternoon I would like to address the issue of vehicle emissions and on-board diagnostics and the compatibility of these systems with MMT fuels.

The time is not available to discuss in detail the contents of those reports, although I look forward to doing so in the future, if that is satisfactory.

What I wish to do is provide you with an overview of the testing that has been performed to evaluate MMT. I also wish to comment on the basis of the NVMA-AIAM's claims that MMT harms vehicle emissions systems. I shall briefly examine these claims in light of the previous, unbiased reviews and available information.

First, I want to talk about the MMT test program. The most extensive testing ever performed or planned on a fuel or fuel additive demonstrates that MMT use does not harm vehicle emissions or emission systems. The testing was designed and operated in consultation with both the EPA and the automobile

Cette menace n'est pas nouvelle. Elle remonte à 1994, la première année où les lois américaines ont imposé les systèmes de diagnostic intégré. Quatre années automobiles plus tard, les garanties demeurent intactes et seule GM a débranché sa lampe d'éclairage du tableau de bord et uniquement sur ses modèles de 1996. Il n'y a eu aucun problème sur le marché, et cet argument, comme beaucoup d'autres, ne tient pas debout.

Le deuxième argument d'Environnement Canada est qu'en vertu du principe de prudence énoncé dans la nouvelle LCPE, le risque de dommages graves ou irréversibles et l'absence de certitudes scientifiques ne doivent pas servir de prétextes aux reports de mesures économiques visant à prévenir les dommages environnementaux; raison de plus pour rejeter le projet de loi C-29.

Même si les avis divergent en ce qui concerne les montants, toutes les parties intéressées par ce débat reconnaissent que l'effet immédiat de l'interdiction du MMT sera une augmentation des émissions d'oxydes d'azote au Canada.

D'une part, nous savons avec certitude que, si le MMT n'est plus ajouté à l'essence canadienne, cela entraînera des dommages environnementaux en raison de l'importance des émissions d'oxydes d'azote. D'autre part, nous devons tenir compte de l'incertitude ou de la spéculation selon laquelle le MMT pourrait encrasser les SDI.

Dans ces circonstances, nous croyons que l'examen par des tiers que préconise l'Institut canadien des produits pétroliers, appuyé par Ethyl Canada, huit provinces et deux territoires, est une démarche plus responsable du point de vue écologique. La question est importante et elle mérite une décision fondée sur des preuves scientifiques solides.

Cela dit, permettez-moi de vous présenter M. Roos, qui examinera certains résultats de nos études scientifiques.

M. J.W. Roos, gestionnaire des carburants, Recherche et développement, Ethyl Corporation: Monsieur le président, je m'appelle Joe Roos, je suis titulaire d'un doctorat en génie chimique et je gère le département de recherche et développement sur les carburants chez Ethyl.

Cet après-midi, je vais parler des systèmes d'échappement et de diagnostic intégré des véhicules, ainsi que de la compatibilité de ces systèmes, avec les carburants contenant du MMT.

Nous n'avons pas le temps de discuter en détail du contenu de ces rapports, mais j'espère que nous le ferons à l'avenir si vous le voulez bien.

Je vais vous donner un aperçu des essais qui ont été faits pour évaluer le MMT. Je voudrais aussi commenter les allégations de la NVMA-AIAM selon lesquelles le MMT endommage les dispositifs antipollution des véhicules. Je le ferai brièvement à la lumière des examens objectifs menés antérieurement et des informations disponibles.

Premièrement, parlons du programme d'essai du MMT. D'après l'étude la plus complète jamais réalisée ou prévue sur un carburant ou un additif de carburant, l'utilisation du MMT n'est pas préjudiciable au système d'échappement ou antipollution des véhicules. L'essai a été conçu et réalisé en consultation avec

companies and used real vehicles operating on public roads. For each pair of vehicles, one car used base fuel and one used MMT fuel. This provided a direct comparison for evaluating the effect of MMT and allowed for rigorous statistical treatment of the data.

This testing was designed to study only the effect of MMT on vehicle emissions systems. It included more than 120 vehicles which accumulated something like 16 million kilometres during the testing. Vehicles tested included low emission vehicles that meet California's strict emission requirements and those equipped with the latest on-board diagnostic systems. Many of the vehicles used in testing were specifically identified by the automobile manufacturers because they believed that these would be sensitive to MMT. Obviously, it was a very rigorous test of MMT fuel.

The conclusions from this testing were that MMT is compatible with current emissions control technology and the advanced emissions control technology used in low emission vehicles. MMT does not adversely affect the operation of on-board diagnostic systems. MMT provides significant emissions benefits, lowering a vehicle's average NO_x emissions by 15 to 20 per cent compared to vehicles not using the additive.

Experts at the EPA considered all the data and comments presented by Ethyl Corporation and by the automobile manufacturers and concluded that MMT does not harm emissions systems. The EPA rejected the claims of the automobile manufacturers that MMT harmed vehicle emissions, emissions systems and the on-board diagnostic systems. These same claims by automakers were later rejected by the U.S. courts. I mention the conclusion of these reviews because the same issues face us today in Canada.

Despite having their claims twice rejected after third party review, and the overwhelming data to the contrary, the automobile manufacturers continued to assert that MMT use harms vehicle emissions. The automobile manufacturers' accusations are based on conclusions that are drawn from secret testing, warranty data that has not been subject to review by others and anecdotal data.

As an example, please refer to the display put forth by the automobile manufacturers yesterday and the plugged catalyst pictures that you saw. They claimed the catalyst was being plugged by MMT use and they pointed to the red colour on the face of the catalyst as proof. I do not doubt that the red colour was because of MMT. However, to imply that because MMT was used in the fuel the catalyst is plugged is rather far-fetched. Catalysts plug whether or not MMT is used in fuel.

l'EPA et les fabricants d'automobiles, et nous avons utilisé de vrais véhicules sur des routes publiques. Pour chaque paire de véhicules, l'un consommait du carburant ordinaire et l'autre du carburant contenant du MMT. Cela a permis une comparaison directe pour évaluer l'effet du MMT et un traitement statistique rigoureux des données.

Cette étude était destinée uniquement à étudier les effets du MMT sur les dispositifs antipollution des véhicules. Elle a été effectuée sur plus de 120 véhicules qui pendant la période des essais ont accumulé quelque chose comme 16 millions de kilomètres. Parmi les véhicules en question, il y avait des véhicules à émissions faibles qui respectent les exigences antipollution très strictes en Californie, et des véhicules équipés des systèmes de diagnostic intégré les plus récents. Parmi ces véhicules, plusieurs avaient été choisis parce que les fabricants avaient signalé qu'à leur avis ces modèles-là risquaient de réagir aux MMT. Il s'agit sans aucun doute d'un test très rigoureux sur le carburant avec MMT.

Les conclusions de cette étude ont montré que le MMT est compatible avec les technologies antipollution actuelles et les technologies de pointe de contrôle des émissions qui sont utilisées dans les véhicules à faible émission. Le MMT ne nuit pas au fonctionnement des systèmes de diagnostic intégré. Le MMT offre des avantages certains sur le plan du contrôle des émissions, puisqu'il fait baisser de 15 à 20 p. 100 en moyenne les émissions d'oxydes d'azote par rapport aux véhicules qui n'utilisent pas cet additif.

Les experts de l'EPA ont étudié les données et les observations présentées par Ethyl Corporation et par les fabricants d'automobiles et conclu que le MMT n'endommage pas les dispositifs antipollution. L'EPA a nié que le MMT endommageait les dispositifs antipollution et les systèmes de diagnostic intégré comme les fabricants d'automobiles le prétendaient. Les tribunaux américains ont par la suite confirmé cette position. Si je mentionne la conclusion de ces études, c'est parce que nous nous attaquons aujourd'hui aux mêmes problèmes au Canada.

Bien que leur position ait été rejetée à deux reprises par des tiers, bien que les données aient amplement prouvé le contraire, les fabricants d'automobiles ont continué à prétendre que le MMT endommageait les dispositifs antipollution. Les accusations des fabricants d'automobiles sont fondées sur des conclusions tirées de tests secrets, des données sur les garanties qui n'ont pas été soumises à d'autres parties pour examen, et enfin, sur des données anecdotiques.

Par exemple, veuillez vous reporter à la présentation que vous ont faite hier les fabricants d'automobiles et aux photographies de convertisseurs catalytiques engorgés que vous avez vues. Ils prétendent que c'est le MMT qui a bouché le convertisseur, citant comme preuve la coloration rouge à la surface du convertisseur. Je ne doute pas que cette coloration soit due aux MMT. Toutefois, prétendre que la présence de MMT dans le carburant bouchait le convertisseur catalytique est assez tiré par les cheveux. Les convertisseurs s'engorgent, qu'il y ait du MMT dans le carburant ou pas.

Mr. Chairman, with your permission, I have a couple of things I would like to pass around. First, I would like you to take a look at these catalysts. In most cases I have shown the catalysts in some pictures. You will see both of them, but take a look at the actual equipment. Pictures can sometimes be misleading. This is a brand new catalyst, it has never been on a vehicle. This is what one should look like. It goes into the tailpipe of the car. The whole purpose of a good catalyst is to reduce emissions from a vehicle. In a moment you will see some catalysts in performance. Look at the emissions and the numbers and you will see a number. If it is low or below the standard, the catalyst is working. This is a new one.

The Chairman: Does this relate to what we saw yesterday, the catalyst screen? This looks different.

Mr. Roos: Yes.

The Chairman: Can you relate it to what we saw yesterday? We saw before and after pictures of oval screens. When the "after" was caked, we were told this reddish brown was manganese oxide. Are we talking about the same product?

Mr. Roos: Yes, we are. The catalysts are made in different sizes. If you look at the front, some are round, some are oblong, some are square or triangular.

The Chairman: I am showing you what we looked at yesterday. Are these the same types?

Mr. Roos: Yes. The pictures are taken head-on to the front of this catalyst. This is a brand new one that has never been used.

The Chairman: It is not just a narrow screen, it has depth to it.

Mr. Roos: Ethyl Corporation has carried out in-use testing in Canada, and during this testing we have removed catalysts from late model vehicles with high mileage. This catalyst, which was removed achieved 105,000 kilometres of use in Canada. If you look at the face, you will see there is a blackish brown deposit on the face. We removed quite a few of these.

You will see there is a card. I will pass around the pictures. The card has the mileage, but it also lists the catalysts we looked at. In this case they are GM catalysts. The pollutants are hydrocarbon, CO and NO_x. I will also give you the 1998 Canadian standards. The point is, from the testing, this catalyst allowed vehicles to readily meet those standards.

The Chairman: If you do not mind the interruption as we are moving along, so we understand, how many miles are on this catalyst?

Mr. Roos: The catalysts we are passing around right now have logged 105,000 kilometres.

The Chairman: From what area of the country?

Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais faire circuler des photographies de convertisseurs catalytiques. J'aimerais que vous jetiez un coup d'oeil sur ces photographies, sur les convertisseurs catalytiques, mais en même temps, sur le matériel. Les photographies peuvent être trompeuses. Vous avez ici un nouveau type de convertisseur catalytique qui n'a jamais été installé à bord d'un véhicule. Voilà à quoi ce convertisseur ressemblerait. On l'installe dans le tuyau d'échappement de l'automobile. Un bon convertisseur réduit les émissions produites par un véhicule. Dans un instant, vous allez voir des convertisseurs en action. Regardez les émissions et les chiffres qui sont mentionnés. Si le chiffre est très bas, ou inférieur à la norme, c'est que le convertisseur fonctionne. Celui-ci est un nouveau modèle.

Le président: Est-ce que cela a un rapport avec ce que nous avons vu hier, le filtre du convertisseur? Cela semble différent.

Mr. Roos: Oui.

Le président: Pouvez-vous comparer avec ce que nous avons vu hier? Nous avons vu des photographies de filtres ovales avant et après. Quand la surface était engorgée «après», on nous a dit que cette coloration brun rougeâtre était due à de l'oxyde de manganèse. Est-ce que nous parlons du même produit?

Mr. Roos: Effectivement. Les convertisseurs existent dans différentes tailles. Si vous les regardez de face, certains sont ronds, rectangulaires, carrés ou triangulaires.

Le président: Je vous montre ce que nous avons regardé hier. Est-ce que ce sont les mêmes types de convertisseurs?

Mr. Roos: Oui. Ces photographies sont prises de face, c'est l'avant du convertisseur, celui-ci est neuf et n'a jamais été utilisé.

Le président: Ce n'est pas un filtre étroit, il a une certaine profondeur.

Mr. Roos: Ethyl Corporation a effectué des essais au Canada, et dans le cadre de ces essais, nous avons prélevé des convertisseurs catalytiques sur des véhicules récents avec un millage très élevé. Celui-ci a été prélevé après avoir parcouru 105 000 kilomètres au Canada. Si vous le regardez de face, vous verrez un dépôt brun noirâtre. Nous en avons prélevé un certain nombre dans cet état-là.

Comme vous le voyez, il y a une carte. Je vais faire circuler les photographies. Cette carte donne le millage, mais également la liste des convertisseurs que nous avons étudiés. Dans ce cas, il s'agit de convertisseurs GM. Les éléments polluants sont des hydrocarbures, de l'oxyde de carbone et de l'oxyde d'azote. Je vous donnerai aussi les normes canadiennes pour 1998. L'important c'est que ce convertisseur catalytique respectait ces normes en matière d'émissions.

Le président: Si vous voulez bien, je vais vous interrompre pour m'assurer que nous comprenons bien: ce convertisseur a été utilisé pendant combien de milles?

Mr. Roos: Les catalyseurs que vous avez sous les yeux ont été utilisés pendant 105 000 kilomètres.

Le président: Dans quelle région du pays?

Mr. Roos: We obtained these in Ottawa from a car wholesaler. It was an easy and convenient way of saying, as you have late model, 1993, 1994 and 1995 vehicles coming in with high mileage on them, can we get the parts removed.

The point I am getting to is the history. We know it is a Canadian vehicle which has been driven 105,000 kilometres.

As you look at the pictures, you see it is covered with a reddish brown deposit. If you want to get your hands dirty, you can pick it up. You will see none of these are plugged. The impression that has been left is that plugging only occurs in Canada where MMT is used in fuel. That is just not the case.

This next set of pictures relates to catalysts obtained in the U.S. One was obtained from an in-use vehicle. On the front, they are covered with black deposits. You can see it on the picture. With respect to the catalysts, I do not suggest picking them up because this black is very dirty and it gets everything black. The pores are plugged. You cannot see through them. These catalysts have low efficiency.

The bottom line is that these catalysts have never seen MMT, yet they are plugged. The conclusion is that catalysts plug. They plug in the U.S. and in Canada. This happens whether or not MMT is used. It is not correct to say that because the catalyst is red and it is plugged, it must be MMT. This kind of information is being used, and it is extremely misleading. It should be obvious that the proof supplied by the automakers is meaningless.

The Chairman: Where did this American catalyst come from?

Mr. Roos: Both of these came from the Virginia area on the Atlantic coast. This one was picked up last year, and that was picked up about mid-1996. You can readily find this anywhere in the U.S. We have found them on the Gulf Coast.

Senator Kenny: On this subject, I accept that catalysts plug. I think the question is this: Do they plug faster if MMT is used? You said that catalysts eventually plug. I understand that, but you have not told me whether they plug faster with your product.

Mr. Roos: We have carried out 16 million kilometres of testing and have not seen plugged catalysts, whether or not they have been used with MMT.

Senator Kenny: Stop right there. You said you carried out how many miles of testing?

Mr. Roos: Sixteen million kilometres.

Senator Kenny: You have never seen a catalyst plug?

Mr. Roos: With these tests, no, we have not.

Senator Kenny: With or without MMT?

Mr. Roos: That is right.

Senator Kenny: I thought you indicated that some of the catalysts were plugged.

M. Roos: Ceux-ci proviennent d'un grossiste d'automobiles d'Ottawa. C'était facile d'aller les voir et de leur dire: vous avez des modèles récents, de 1993, 1994 et 1995 qui ont un millage élevé, est-ce que nous pouvons prélever ces pièces.

C'est l'historique de la chose qui est important. Nous savons que c'est un véhicule canadien qui a parcouru 105 000 kilomètres.

Quand vous regardez ces photographies, vous voyez que le convertisseur est couvert d'un dépôt brun rougeâtre. Si vous voulez vous salir les mains, vous pouvez le saisir. Aucun de ces convertisseurs n'est engorgé. On cherche à donner l'impression qu'au Canada seuls les convertisseurs qui ont été utilisés avec du MMT sont bouchés. Ce n'est tout simplement pas le cas.

Dans la série de photographies suivantes, ce sont des convertisseurs que nous avons obtenus aux États-Unis. Dans un cas, le véhicule était en service. Le dépôt sur la face du convertisseur est noir. Vous le voyez sur la photographie. Je ne vous conseille pas de tenir les convertisseurs dans vos mains, parce que ce noir est très sale et a tendance à s'infiltrer partout. Les pores du filtre sont engorgés. On ne voit plus au travers. Ces catalyseurs ne sont pas très efficaces.

Or, ces convertisseurs-là n'ont jamais vu de MMT, et pourtant, ils sont bouchés. La conclusion, c'est que les convertisseurs s'engorgent. Ils s'engorgent aux États-Unis comme au Canada. Et cela se produit, qu'on utilise du MMT ou pas. On ne peut pas dire qu'un convertisseur est bouché parce que la coloration est rouge et que ce doit être du MMT. Ce genre d'argument est extrêmement trompeur. Il semble évident que les preuves soumises par les fabricants n'en sont pas.

Le président: D'où provient ce convertisseur américain?

M. Roos: Les deux viennent de Virginie sur la côte atlantique. L'un d'entre eux a été ramassé l'année dernière, vers le milieu de 1996. Ce genre de chose est facile à trouver n'importe où aux États-Unis.. Nous en avons trouvé d'autres sur la côte du Golfe.

Le sénateur Kenny: À ce sujet, je reconnais que les convertisseurs s'engorgent. Mais on peut tout de même se demander: est-ce qu'ils s'engorgent plus vite si on utilise du MMT? Vous dites qu'un jour ou l'autre les convertisseurs finissent par s'engorger. Je comprends cela, mais vous ne m'avez pas dit s'ils se bouchaient plus vite avec votre produit.

M. Roos: Nous avons fait des essais qui représentent 16 millions de kilomètres, et nous n'avons pas vu de convertisseurs engorgés, qu'on ait utilisé du MMT ou pas.

Le sénateur Kenny: Arrêtez-vous un instant. Vous dites que vous avez fait des essais sur combien de milles?

M. Roos: Seize millions de kilomètres.

Le sénateur Kenny: Et vous n'avez jamais vu un convertisseur bouché?

M. Roos: Non, pas lors de ces essais.

Le sénateur Kenny: Avec ou sans MMT?

M. Roos: C'est exact.

Le sénateur Kenny: Je croyais vous avoir entendu dire que certains catalyseurs étaient bouchés.

Mr. Roos: These catalysts have all come out of in-use cars in the U.S. or in-use vehicles in Canada.

The Chairman: What is meant by "plugged"? Plugged to me means that it has lost its efficiency, it is no longer operational and no longer doing the work it was intended to do. Are we speaking the same language here?

Mr. Roos: I have not adapted the nomenclature used in claims against MMT by the auto companies when they say "plugged". The impression they leave is if one of those pores has something covering it so that gas cannot go through that pore, that pore is plugged. That is what we are looking at here. There are black deposits covering the face of the pour so that the gas cannot move through it. That would be a plugged catalyst.

Mr. Chris Hicks, Vice-President, Ethyl Canada, and Vice-President, Government Relations, Ethyl Corporation, Washington, D.C.: These catalysts do not come from our test vehicles. These were randomly selected in the United States and Canada. We went out and looked at catalysts in the United States until we found one or two that were plugged. The point is that in real-world conditions, catalysts plug, even in the United States where there is no MMT. However, these did not come from our test vehicles.

Senator Kenny: If catalysts plug, do they plug faster with your product or without your product? I thought that is what you were leading up to in your evidence, Dr. Roos.

Mr. Roos: We do not have the numbers. Our evidence is that catalysts running with MMT have higher conversion efficiency and perform better than catalysts not using MMT. In the fleet testing, where the only variable is MMT, whether or not it is used in the fuel the evidence is that the catalysts are not plugging with MMT. They are performing better.

Senator Kinsella: That is pretty clear to me.

Mr. Roos: The performance question is whether the catalyst allows vehicles to meet emissions standards.

The Chairman: There is no mention of mileage on these examples. Can you tell us the mileage on the U.S. catalyst and the plugged catalyst?

Mr. Roos: We retrieved plugged catalysts from shops in the area that were removing catalysts because they were plugged, melted or failed. Essentially, they take these catalysts, but they do not keep records of how many miles are on those catalysts. I do not have a record of that.

The Chairman: Is your position that these are from the United States market, they are plugged and you do not think MMT was used in the gasoline?

Mr. Roos: These were obtained before MMT was reintroduced into the U.S.

M. Roos: Ces convertisseurs-là ont tous été prélevés sur des véhicules en service aux États-Unis ou au Canada.

Le président: Qu'est-ce que vous entendez par «engorgé»? Pour moi, engorgé signifie que le dispositif a perdu de son efficacité, qu'il n'est plus opérationnel, qu'il ne fait plus ce qu'il était censé faire. Est-ce que nous parlons la même langue?

M. Roos: Je ne suis pas d'accord avec la nomenclature utilisée par les compagnies d'automobiles qui protestent contre l'utilisation du MMT; ils disent «engorgé». Cela donne l'impression que si l'un de ces pores est couvert par quelque chose et que le gaz ne peut pas passer par ce pore, ce pore est engorgé. Voilà ce dont il est question. Il y a des dépôts noirs à la surface du pore et le gaz ne peut pas passer. Un tel convertisseur serait engorgé.

M. Chris Hicks, vice-président, Ethyl Canada et vice-président, Relations gouvernementales, Ethyl Corporation, Washington (D.C.): Ces convertisseurs ne proviennent pas des véhicules utilisés dans nos essais. Ils ont été prélevés au hasard aux États-Unis et au Canada. Nous avons cherché aux États-Unis jusqu'à ce que nous trouvions un ou deux convertisseurs engorgés. Le fait est que dans la vraie vie, les convertisseurs s'engorgent, et cela, même aux États-Unis où on n'utilise pas de MMT. Toutefois, ces convertisseurs-là ne proviennent pas des véhicules utilisés dans nos essais.

Le sénateur Kenny: Si les convertisseurs s'engorgent s'engorgent-ils plus vite avec vos produits ou sans vos produits? Je croyais que c'est à cela que vous vouliez en venir, monsieur Roos.

M. Roos: Nous n'avons pas de chiffres. Ce que nous avons établi, c'est que les convertisseurs utilisés avec du MMT ont une plus haute efficacité de conversion et une meilleure performance que les convertisseurs utilisés sans MMT. Dans les essais dans un parc automobile, où la seule variable est la présence ou l'absence de MMT, on a établi que le MMT n'engorge pas les catalyseurs. Leur performance est meilleure.

Le sénateur Kinsella: Cela me semble évident.

M. Roos: En matière de performance, l'important est de savoir si les convertisseurs permettent aux véhicules de respecter les normes antipollution.

Le président: Dans ces exemples-là, on ne mentionne pas le millage. Pouvez-vous nous dire de quel millage il s'agit pour ce convertisseur américain et le convertisseur engorgé?

M. Roos: Nous avons trouvé les convertisseurs engorgés dans des ateliers de la région où ils avaient été prélevés aux véhicules, justement parce qu'ils étaient engorgés, qu'ils avaient été endommagés par la chaleur ou qu'ils ne fonctionnaient plus. Les mécaniciens enlèvent ces catalyseurs, mais ils ne notent pas le millage. Je ne le sais donc pas.

Le président: Vous prétendez que ces catalyseurs viennent des États-Unis, qu'ils sont engorgés, et vous ne pensez pas qu'on ait utilisé de l'essence avec MMT?

M. Roos: Nous avons eu ces catalyseurs avant l'introduction du MMT aux États-Unis.

The Chairman: You are dealing in terms of 1994-95 cars. That is relevant too, is it not? The technology changed as we moved further on.

Mr. Roos: I am not trying to use these catalysts to illustrate any point other than that just because the face of the catalyst has red deposits on it, it is the problem. What I am trying to illustrate is that catalysts with black deposits can be bad or catalysts with red deposits can be bad. It is not a simple question. These examples do not address the question of whether catalysts plug. That issue should be settled with hard data. That is our concern. Using pictures provided by the automakers is not sufficient proof. What will prove it is hard data showing higher rates in the U.S. as opposed to Canada or higher rates in Canada as opposed to the U.S., and a review of that data by outside experts to ensure that it will stand up to the same statistical scrutiny to which all emissions tests are subjected.

Let us look at another example of information that I believe should be subjected to the same scrutiny. When we are talking about these catalysts, hard information needs to be looked at and reviewed by outside people. In this case, it is the use of on-board diagnostics.

In the U.S., these systems are required on all vehicles of 1996 or later vintage. They were phased in for a period before that. The question is how is this system operating now that they are required on all vehicles in the U.S.

A U.S. EPA quotation from 1995 states:

... manufacturers have expressed and demonstrated difficulty in complying with every aspect of the OBD-II requirements, and such difficulty appears likely to continue into 1996 and 1997...

The automakers are having some significant technical difficulties introducing on-board diagnostics. These difficulties have been attributed to both driving habits, such as keeping your foot on the accelerator at a stop light, and conditions, such as high altitude and cold weather. In California, the auto manufacturers have complained about false readings from dashboard lights, and this was not a minor developmental problem. The auto companies asked for regulatory relief in December, and California proposed changes to ensure that the systems were not overly sensitive. The state was not about to take this move lightly, as they considered it to be "teething pains" within the system. The auto companies produced data that convinced the state to change the regulatory statute.

It is in this context of recognized problems or limitations and subsequent changes in OBD regulations that automobile manufacturers claim they cannot deliver functional OBD vehicles into Canada because of MMT use. It is the use of anecdotal and unreviewed proprietary data and unsupported claims by the

Le président: Ce sont des véhicules de 1994-1995. Ça aussi, c'est important, n'est-ce pas? La technologie évolue avec le temps.

M. Roos: La seule chose que j'essaie de prouver avec ces convertisseurs c'est que le simple fait qu'ils contiennent des dépôts rouges n'est pas un problème en soi. J'essaie de vous expliquer qu'il y a des convertisseurs avec des dépôts noirs qui sont mauvais ou des convertisseurs avec des dépôts rouges qui sont mauvais. Ce n'est pas simple. Ces exemples ne permettent pas de confirmer que ces convertisseurs s'engorgent. Ce genre de chose doit être déterminé sur la base de données solides. Voilà ce qui nous inquiète. Les photographies fournies par les fabricants d'automobiles ne constituent pas une preuve suffisante. La seule preuve suffisante, ce sont des données solides prouvant que c'est plus grave aux États-Unis qu'au Canada ou plus grave au Canada qu'aux États-Unis. De plus, ces données doivent être examinées par des experts indépendants pour s'assurer qu'elles sont conformes aux essais de contrôle antipollution.

Prenons un autre exemple d'informations qui devraient être soumises au même type d'examen. Les informations solides sur ces convertisseurs doivent être examinées et étudiées par des gens de l'extérieur. Dans ce cas, il s'agit des systèmes de diagnostic intégré.

Aux États-Unis, ces systèmes sont obligatoires à bord de tous les véhicules à partir des modèles de 1996. Ils ont été introduits progressivement pendant les années précédentes. La question est de savoir comment ces systèmes fonctionnent maintenant qu'ils sont obligatoires à bord de tous les véhicules aux États-Unis.

Je vous cite une déclaration de l'EPA américaine qui date de 1995:

[...] les constructeurs d'automobiles ont affirmé et démontré qu'ils avaient de la difficulté à se conformer à tous les aspects des exigences relatives aux systèmes de diagnostic de bord, de deuxième génération et il semble que ces difficultés persisteront avec les modèles 1996 et 1997 [...]

Les fabricants ont donc de grosses difficultés techniques avec les systèmes de diagnostic intégré. On a attribué ces difficultés aux habitudes de conduite, comme les gens qui gardent le pied sur l'accélérateur à un feu rouge, et à certaines conditions, comme l'altitude et le froid. En Californie, les fabricants d'automobiles rapportent que les voyants lumineux du tableau de bord s'allument quand ils ne le devraient pas, et il ne s'agit pas d'un problème d'ajustement mineur. Les constructeurs d'automobiles ont demandé en décembre un relâchement de la réglementation, et la Californie a proposé des changements pour s'assurer que les systèmes ne sont pas trop sensibles. L'État n'est pas disposé à prendre cela à la légère, et il considère qu'il s'agit simplement de «douleurs de croissance». Les fabricants d'automobiles ont produit des données qui ont convaincu l'État de changer la réglementation.

À cause de ces problèmes reconnus, de ces obstacles et des changements apportés à la réglementation sur les systèmes de diagnostic intégré, les fabricants d'automobiles prétendent qu'ils ne peuvent pas livrer au Canada des véhicules équipés de systèmes de diagnostic intégré fonctionnels à cause de la présence

automobile manufacturers which support the need for a third-party review of the MMT issue. The MVMA, unlike Ethyl, however, has refused to adopt an approach of open review and analysis of test results or to enter into a joint program to resolve the issue.

Yesterday, the presidents of the big three — Ford, GM and Chrysler — appeared before the committee. They stated that something like 20 automobile manufacturers have independently reached the position that MMT harms emissions systems. If that is the case, it should be pretty easy for them to provide the data to convince the U.S. EPA, the U.S. courts or the CPPI that MMT harms emissions systems.

The CPPI has repeatedly called for joint testing, and the MVMA has refused, claiming that the answer is clear and everyone agrees that MMT must go. Yet the MVMA has recently engaged in planning an MMT test program with the AAMA, its sister organization in the U.S. This program has the stated purpose of proving that MMT is harmful, but its test methods are to remain closely held secrets. I ask: Is this their idea of science and reviewable data? Since they are just starting this test to prove MMT's harm, on what data are the automakers' claims based?

The CPPI chose to undertake in-use emission testing in evaluation of OBD vehicles, and it has found excellent emission control performance and no evidence of OBD failure due to MMT. This is consistent with in-use testing sponsored by Ethyl Corporation. Recently, a set of four OBD vehicles belonging to salesmen were tracked in Ontario and periodically evaluated. After more than two years, no OBD fault codes were found and all vehicles displayed low emissions. The excellent emission results are consistent with the evaluation of 50 to 130,000 kilometre catalysts — one of which is being passed around — from late model Canadian vehicles.

A recently released Environment Canada report indicates a low incidence of emission failure in Canada among voluntary emission testing of in-use vehicles. A similar voluntary emission program in the U.S. shows that U.S. vehicles failed these emission tests at more than twice the rate of vehicles in Canada. This comparison was obtained by testing almost 1,500 vehicles in Canada and 2,400 vehicles in the U.S. There is no evidence that MMT has induced emission failures.

While MMT does not harm the vehicle emissions systems, removal of MMT would harm vehicle emissions. Analysis performed by Environment Canada shows that changes in fuel formulation caused by MMT removal could result in the increase in air toxins such as benzene, acid aldehyde and formaldehyde. These are all toxic or proven cancer-causing chemicals. MMT

de MMT dans le carburant. Pour réclamer un réexamen de la question du MMT, les fabricants d'automobiles se fondent sur des données anecdotiques et non confirmées. Toutefois, contrairement à Ethyl, la MVMA a refusé d'accepter la notion d'un réexamen et d'une analyse des résultats des tests ou d'adhérer à un programme commun pour résoudre le problème.

Hier, les présidents des trois grands de l'automobile, Ford, GM et Chrysler, ont comparu devant votre comité. Ils vous ont dit qu'environ 20 fabricants d'automobiles étaient parvenus d'eux-mêmes à la conclusion que le MMT endommage les dispositifs antipollution. Si c'est vraiment le cas, ils ne devraient pas avoir tellement de mal à fournir les données nécessaires pour convaincre l'EPA américaine, les tribunaux américains ou l'ICCP que le MMT endommage les dispositifs antipollution.

L'ICCP essaie depuis longtemps de convaincre la MVMA d'effectuer des essais en commun, mais celle-ci refuse prétendant que la réponse est claire et que tout le monde est convaincu de la nécessité de se débarrasser du MMT. Et pourtant, la MVMA prévoit maintenant des essais sur le MMT avec une organisation soeur américaine, la MANA. L'objectif déclaré de cet exercice est de prouver que le MMT est nuisible, mais les méthodes employées pour les tests doivent rester strictement secrètes. Je vous pose la question: est-ce que cela est susceptible de donner des résultats scientifiques et vérifiables? Puisqu'ils entreprennent tout juste ce test pour prouver que le MMT est nuisible, sur quelles données les fabricants d'automobiles fondent-ils leurs affirmations?

L'ICCP a choisi d'entreprendre des tests sur des véhicules en service pour évaluer les résultats des systèmes de diagnostic intégrés et à conclure que la performance de ces systèmes était excellente et qu'il n'y avait aucune indication que le MMT cause une défaillance des systèmes de diagnostic intégré. Cela est conforme aux résultats des essais effectués par Ethyl Corporation. Récemment, quatre véhicules équipés de systèmes de diagnostic intégré et appartenant à des vendeurs ont été suivis en Ontario et évalués périodiquement. Après plus de deux ans, on n'a trouvé aucun code de système de diagnostic intégré indiquant des défaillances, et les émissions des quatre véhicules étaient très faibles. Ces excellents résultats sont conformes aux résultats obtenus sur des convertisseurs ayant de 50 à 130 000 km — dont un cercle autour de la table — et provenant de véhicules canadiens récents.

D'après un rapport récent d'Environnement Canada à la suite d'une série d'essais volontaires sur des véhicules en service, un pourcentage très faible des dispositifs de contrôle antipollution ne fonctionnent pas. Un programme comparable aux États-Unis, volontaire également, a démontré que deux fois plus de véhicules échouaient aux tests antipollution qu'au Canada. On a fait cette comparaison sur la base de près de 1 500 véhicules au Canada et 2 400 véhicules aux États-Unis. Rien ne permet de penser que la présence de MMT endommage les dispositifs antipollution.

Le MMT n'endommage pas les dispositifs antipollution, mais si on supprimait le MMT, les émissions des véhicules augmenteraient. D'après une analyse d'Environnement Canada, en changeant la formulation du carburant par suppression du MMT, on provoquerait une augmentation des toxines dans l'air, comme le benzène, l'aldéhyde et le formaldéhyde. Ce sont tous des produits

removal would also result in a 15 to 20 per cent increase in NO_x emissions.

In closing, the most extensive testing ever performed on a fuel additive in evaluation of Canadian vehicles shows that MMT use does not harm vehicle emissions systems, including the on-board diagnostics. The use of MMT and the benefits it brings to Canada should not be lost because of automakers' unsubstantiated claims.

I ask you to call expert witnesses such as Alison Pollack of Environ, or Jonathan Cohen of SAI, and Ethyl Corporation's experts to discuss the testing with you and to move for an independent third party review of the facts to decide on the future of MMT.

Dr. D. R. Lynam, Vice-President, Air Conservation, Ethyl Corporation, Richmond, Virginia, Ethyl Canada Incorporated: My Ph.D. is in environmental health, and I have been working in this area for 28 years.

I appreciate the opportunity to appear before the committee today and to speak to the health concerns that some have raised regarding manganese exposures resulting from the use of MMT in gasoline. Those who argue against MMT because of health concerns have no substance and do not acknowledge that exposures to manganese in Canada are many times lower than established safe levels of exposure.

To demonstrate that point, I wish to provide you today with the results of an extensive study of personal exposures to manganese carried out in Toronto. This study is very significant and definitive in addressing health concerns about manganese from the use of MMT in gasoline. The study provides the most relevant information for use in determining the health risk, or lack thereof, to a population where MMT is contained in all gasolines.

First, let me take a moment to talk about safe exposure levels. Health Canada, in its risk assessment from the combustion products of MMT in gasoline, dated December, 1994, concluded that all analyses indicate that the combustion products of MMT in gasoline do not represent an added health risk to the Canadian population. Health Canada arrived at this conclusion by first determining a conservative, safe exposure level for manganese of 110 nanograms of manganese per cubic metre of air. One billion nanograms represent 1 gram, to give you an idea of how small a concentration we are talking about. Health Canada then examined the extensive ambient monitoring data and the Canadian exposure data on manganese that had been collected over the last 10 to 15 years. Finally, they determined that the exposures were much below the safe level established for Canadians by Health Canada.

In 1996, the Netherlands National Institute of Public Health and the Environment, at the request of the World Health Organization, carried out a scientific review to determine if the air quality

chimiques toxiques dont il est prouvé qu'ils ont cancérigènes. En supprimant le MMT, on provoquerait également une augmentation de 15 à 20 p. 100 des émissions d'oxydes d'azote.

En terminant, d'après les essais les plus exhaustifs jamais effectués sur un additif de carburant pour évaluer des véhicules canadiens, le MMT n'endommage pas les dispositifs antipollution, y compris les systèmes de diagnostic intégré. Il serait regrettable de renoncer aux avantages de cet additif à cause des déclarations sans fondement des fabricants d'automobile.

Je vous prie donc instamment de convoquer des experts, comme Alison Pollack, d'Environ, ou Jonathan Cohen, de SAI, ainsi que des experts de Ethyl Corporation, pour discuter avec vous des tests et réclamer un examen indépendant avant de décider de l'avenir du MMT.

M. D.R. Lynam, vice-président, Air Conservation, Ethyl Corporation, Richmond, Virginie, Ethyl Canada Inc.: J'ai un doctorat en santé environnementale et je travaille dans ce domaine depuis 28 ans.

J'apprécie l'occasion que vous m'offrez de comparaître aujourd'hui et de discuter des problèmes que la présence de MMT dans l'essence pourrait provoquer sur le plan de la santé. Les gens qui prennent position contre le MMT pour des raisons de santé ne s'appuient sur aucune preuve et ne reconnaissent pas qu'au Canada l'exposition au manganèse est de très loin inférieure aux niveaux d'exposition qui ont été reconnus comme étant sécuritaires.

Pour démontrer cela, j'aimerais vous faire part des résultats d'une étude très exhaustive qui a été effectuée à Toronto sur les niveaux d'exposition au manganèse. C'est une étude très significative qui donne des réponses définitives en ce qui concerne le rapport entre la santé et le manganèse à cause de la présence de MMT dans l'essence. Cette étude fournit les informations les plus utiles pour déterminer la présence ou l'absence de risques pour la santé d'une population, lorsque toutes les essences contiennent du MMT.

Pour commencer, j'aimerais vous parler des niveaux d'exposition admissibles. En décembre 1994, Santé Canada a publié une évaluation du risque sur les produits de la combustion du MMT dans l'essence. D'après toutes les analyses, le ministère a conclu que la combustion des produits du MMT dans l'essence ne représente pas un risque supplémentaire pour la santé de la population canadienne. Santé Canada est parvenu à cette conclusion, tout d'abord en fixant un niveau d'exposition acceptable très conservateur de 110 nanogrammes de manganèse par mètre cube d'air. Pour vous dire à quel point c'est une concentration faible, un milliard de nanogrammes équivalent à un gramme. Santé Canada a ensuite examiné des données très exhaustives sur l'air ambiant et sur l'exposition au manganèse, des données recueillies au cours des 10 à 15 dernières années. Ils ont fini par déterminer que les niveaux d'exposition étaient bien inférieurs au niveau acceptable établi par Santé Canada pour la population canadienne.

En 1996, à la demande de l'Organisation mondiale de la santé, l'Institut national des Pays-Bas pour la santé publique et l'environnement, a effectué un examen scientifique pour détermi-

guideline for manganese should be reduced. The Netherlands health group concluded that the current WHO guideline of 1,000 nanograms per metre cubed is protective and does not need to be reduced. This World Health Organization air quality guideline for manganese is approximately 10 times higher than Health Canada's conservative tolerable daily intake of 110 nanograms per cubic metre.

The Canadian ambient and exposure data used by Health Canada in its 1994 risk assessment were quite adequate for risk assessment purposes. However, this recently completed personal exposure study of manganese strongly strengthens even further Health Canada's conclusion. This study, which was sponsored by Ethyl Corporation and carried out by Research Triangle Institute, a non-profit research institute located in Triangle Park, North Carolina, represents the largest continuous personal exposure study ever carried out for any substance. It involved over 1,000 subjects and thousands of samples were collected.

RTI was supported in its research by some Canadian groups such as Statistics Canada, which did the interviewing; the Alberta Research Institute; and the University of Montreal. The study director of the Research Triangle Institute has requested an opportunity to testify before you. If you would like additional information on the parameters of the study, he would be pleased to answer your questions.

The objective of the Toronto exposure study was to determine the manganese exposure distribution among the population in a major city where MMT is being used in gasoline. The study was carried out for 15 months from June 1995 through August 31, 1996, and covered all seasons. The study showed that 95 per cent of the Metropolitan Toronto population have exposures to manganese of less than 23 nanograms per cubic metre, which is about five times lower or below the Health Canada safe level and about 50 times below the WHO air quality guideline.

It is important to note that the safe standards are set at a level chosen to protect the most sensitive sub-population over a lifetime, without risk of adverse health effects.

Analysis of the data showed that one of the strongest predictors of manganese exposures in Toronto is the amount of time spent travelling by subway. The manganese levels in the subway were approximately 50 times higher than the levels found outdoors. Manganese in subways results from the grinding of the steel rails and brakes. Steel contains high manganese levels and the subway levels are not related to MMT. We have carried out the same type of study in London, England, where there is no MMT in gasoline and have found the same thing: elevated levels of manganese in subways.

ner si les directives relatives à la qualité de l'air en ce qui concerne le manganèse devaient imposer des limites plus strictes. Le groupe responsable de la santé aux Pays-Bas a conclu que les directives actuelles de l'OMS, qui sont de 1 000 nanogrammes par mètre cube, constituent une protection suffisante et qu'il n'est pas nécessaire de réduire les niveaux autorisés. Cette directive sur la qualité de l'air et la présence de manganèse adoptée par l'Organisation mondiale de la santé est environ dix fois moins sévère que le niveau déclaré tolérable par Santé Canada qui est de 110 nanogrammes par mètre cube.

Les données canadiennes relatives à l'air ambiant et à l'exposition qui avaient été utilisées par Santé Canada en 1994 étaient tout à fait suffisantes puisqu'il s'agissait d'effectuer une évaluation du risque. Toutefois, l'étude récente sur l'exposition des personnes au manganèse vient encore renforcer la conclusion de Santé Canada. Cette étude, commandée par Ethyl Corporation et effectuée par le Research Triangle Institute, un institut de recherche sans but lucratif situé à Triangle Park en Caroline du Nord, est la plus importante jamais effectuée sur l'exposition des personnes à une substance quelconque. Plus de 1 000 sujets ont été évalués et des milliers d'échantillons ont été recueillis.

Pour ces recherches, le RTI a été financé par certains groupes canadiens comme Statistique Canada qui s'est chargé des entrevues, l'Institut de recherches de l'Alberta et l'Université de Montréal. Le directeur de l'étude au Research Triangle Institute a demandé à comparaître devant vous. Si vous voulez obtenir des informations supplémentaires sur les paramètres de cette étude, il se fera un plaisir de répondre à vos questions.

L'objectif de l'étude de Toronto sur l'exposition était de déterminer comment l'exposition au manganèse affecte la population d'une grande ville où on utilise du MMT dans l'essence. L'étude a duré 15 mois, de juin 1995 au 31 août 1996, et a donc englobé toutes les saisons. D'après cette étude, 95 p. 100 de la population de l'agglomération torontoise a une exposition au manganèse inférieure à 23 nanogrammes par mètre cube, ce qui est environ cinq fois inférieur au niveau déclaré acceptable par Santé Canada, et environ 50 fois inférieur aux directives de l'OMS sur la qualité de l'air.

Il est important de noter que les normes acceptables sont fixées à un niveau destiné à protéger les éléments les plus sensibles d'une population pendant toute leur vie et cela, sans aucun risque pour la santé.

En analysant les données, on s'est aperçu qu'une des façons les plus sûres de prédire les niveaux d'exposition au manganèse à Toronto était de tenir compte du temps passé dans le métro. En effet, les niveaux de manganèse dans le métro sont environ 50 fois plus élevés qu'à l'extérieur. Dans les métros, c'est le frottement des rails d'acier et des freins qui dégage du manganèse. L'acier contient des niveaux élevés de manganèse et le manganèse présent dans les métros n'a rien à voir avec le MMT. Nous avons effectué des essais semblables à Londres, en Angleterre, où l'on n'utilise pas de MMT dans l'essence, et nous avons trouvé la même chose: des niveaux particulièrement élevés de manganèse dans les métros.

These low exposures to airborne manganese that we see in Toronto result in small amounts of manganese entering the body relative to the amounts that enter the body from dietary intake. Some witnesses will tell you that manganese that is ingested is safe, while only airborne manganese poses a threat. The research does not support that allegation. I encourage you to question Dr. Kenny Crump and Mr. Harvey Clewell of ICF Kaiser if you would like additional information on this topic. These gentlemen have also requested the opportunity to address this committee.

In conclusion, the Toronto research clearly demonstrates that MMT is a relatively small source of airborne manganese and that the elimination of MMT from gasoline will have little, if any, effect on exposures to airborne manganese. This extensive study provides additional weight to the conclusions of Health Canada in their risk assessment of 1994 that manganese from use of MMT does not pose any health risk to the Canadian population.

The Chairman: Is that study in the material before you?

Mr. Lynam: No, sir. The field sampling was completed in August of 1996. All the data have been quality-controlled and quality-assured. The manganese data are available. Many analyses are ongoing, but we can certainly provide you with tables that show the results, the study protocol and the outline.

The Chairman: That would be helpful in light of the committee's reference from the Senate which requires that we provide the Senate with our views on that issue.

Mr. C. Hicks, Vice-President, Ethyl Canada and Vice-President, Government Relations, Ethyl Corporation, Washington, D.C.: I am Vice-President, Government Relations of Ethyl Canada and Ethyl Corporation. I am an attorney by training and am based in Washington, D.C. I hope you will hold neither of those facts against me. It may prove helpful to the committee for me to give some background of what is going on and what has gone on in the United States with regard to the approval of MMT and the EPA review.

In the United States, starting in 1977, any manufacturer of a fuel or a fuel additive that was not "substantially similar" — that is statutory language — to certification unleaded fuel — which means basically plain vanilla, unleaded fuel — could not introduce that fuel or fuel additive until they met the burden under the Clean Air Act to prove to the administrator of the EPA:

... the determination that the applicant has established that such fuel or fuel additive and the emission products of such fuel or fuel additive will not cause or contribute to the failure of any emission control system or device over the useful life of any vehicle in which such device or system is used.

In other words, the burden of proof is on the manufacturer to prove to the EPA that its product will not harm any emission control system or device. I will not go into the full history of the rather protracted back-and-forth discussions between the EPA and

À Toronto, comme il y a très peu de manganèse dans l'air, les gens en absorbent très peu par comparaison avec le manganèse qu'ils absorbent dans la nourriture. Certains témoins vous diront que le manganèse qu'on avale n'est pas dangereux mais que seul le manganèse qu'on respire présente un danger. Les recherches ne confirment pas cela. Je vous encourage à poser des questions à M. Kenny Crump et M. Harvey Clewell de ICF Kaiser si vous voulez des informations supplémentaires à ce sujet. Ces messieurs ont également demandé à comparaître devant votre comité.

En conclusion, d'après les recherches effectuées à Toronto, il est évident que le MMT dégage très peu de manganèse dans l'air et qu'en éliminant le MMT dans l'essence on changera très peu, si toutefois on les change, les niveaux de manganèse dans l'air. Cette étude exhaustive vient encore renforcer les conclusions de Santé Canada qui, après une évaluation du risque effectué en 1994 avait déclaré que le manganèse dû à l'utilisation du MMT ne posait aucun risque pour la santé de la population canadienne.

Le président: Est-ce que cette étude se trouve dans les documents que vous avez apportés?

M. Lynam: Non, monsieur. L'échantillonnage sur le terrain a été terminé en août 1996. Toutes les données ont été soumises à un contrôle de la qualité et une garantie de qualité. Les données sur le manganèse sont disponibles. Il y a beaucoup d'analyses en cours, et nous pouvons certainement vous envoyer des tableaux où vous trouverez les résultats, le protocole de l'étude et le résumé d'étude.

Le président: Puisque le Sénat nous a chargés de cette étude et nous a demandé notre opinion, cela nous serait certainement très utile.

M. Hicks, vice-président, Relations gouvernementales, Ethyl Canada et vice-président, Ethyl Corporation, Washington (D.C.): Je suis le vice-président, Relations gouvernementales, chez Ethyl Canada et Ethyl Corporation. Je suis avocat de formation et je suis basé à Washington (D.C.). J'espère que vous ne m'en voudrez pas pour autant. J'ai pensé qu'il serait peut-être utile de vous expliquer un peu ce qui se passe actuellement aux États-Unis, et de vous parler de l'examen de l'EPA et du processus d'approbation du MMT.

Aux États-Unis, à partir de 1977, tout fabricant de carburant ou d'additif de carburant qui n'était pas «substantiellement similaire» — c'est le langage de la loi — à un carburant sans plomb accrédité — ce qu'on pourrait appeler de l'essence «vanille», sans plomb — ne pouvait plus utiliser ce carburant ou cet additif sans avoir prouvé à l'administrateur de l'EPA, et conformément aux dispositions de la Clean Air Act:

[...] la détermination que le requérant a établi que ce carburant ou additif de carburant et les produits émis par ce carburant ou additif de carburant ne causeront pas ou ne contribueront pas à endommager un système ou un dispositif antipollution pendant la durée de vie utile d'un véhicule à bord duquel un tel dispositif ou système est utilisé.

Autrement dit, le fardeau de la preuve repose sur le fabricant, c'est lui qui doit prouver à l'EPA que son produit n'endommagera pas un système ou un dispositif antipollution. Je ne vais pas vous faire un historique complet des discussions assez longues qui ont

Ethyl Corporation over the years on this issue, although I can if you are interested in it. The most relevant point is the language which says that the applicant must prove that its product does not cause or contribute to the failure of emission control systems. EPA made that finding in December of 1993.

In the Federal Register, which is an official publication of the U.S. government, the EPA, on December 9, 1993, published this finding:

The EPA administrator has determined that Ethyl has satisfied its burden under the Clean Air Act to establish that use of High-Tech 3,000 —

That is our brand name for MMT.

— at the specified concentration will not cause or contribute to the failure of any emission control system or device over the useful life of any vehicle in which such device or system is used to achieve compliance by the vehicle with the emission standards with respect to which it has been certified. The EPA determination is based on all the information concerning the effect of MMT on emissions and emission control devices or systems submitted to EPA during the review of Ethyl's waiver application.

The waiver application is the process one goes through to get the administrator to waive the ban on the introduction of the product. The emission standards referred to in here are, as the big three auto companies characterized them yesterday, the strictest in the world.

So the EPA, in December of 1993, with information from the auto companies and Ethyl Corporation U.S. about OBDs, in addition to much other evidence, found that we had met our statutory burden under the Clean Air Act; that our product did not harm emission control systems. I will come back to this finding.

As was referred to yesterday, we did go on to disagree with the EPA on several other issues, and we eventually went into litigation on those other issues. Obviously we agreed with the EPA once it finally made the finding that our product did not harm emission control systems, but we had other disputes.

It is true that we won the lawsuit, as was characterized yesterday, on a technicality. I will not go into detail, but will just say that the technical argument had to do with when Ethyl Corporation's registration of MMT was effective.

The important thing about the litigation is that, although we sued the EPA, arguing the technical point, the auto companies also sued the EPA in the same litigation as intervenors. The American Automobile Manufacturers Association argued that Ethyl Corporation had failed to meet its burden and that the EPA erred in finding that we had.

eu lieu entre l'EPA et Ethyl Corporation à ce sujet, mais si cela vous intéresse, je peux certainement le faire. L'élément le plus important, c'est le passage qui précise que le requérant doit prouver que son produit ne cause pas ou ne contribue pas à endommager les systèmes antipollution. L'EPA a décrété cela en décembre 1993.

Dans le Registre fédéral, qui est une publication officielle du gouvernement américain, l'EPA, le 9 décembre 1993, a publié la conclusion suivante:

L'administrateur de l'EPA a établi qu'Ethyl a satisfait à la disposition de la Clean Air Act pour déclarer que l'utilisation de High-Tech 3 000 [...]

C'est la marque de notre MMT.

[...] à la concentration indiquée ne provoquera pas, directement ou indirectement de problèmes dans le dispositif de contrôle des émissions installé sur les automobiles dans lesquelles ces dispositifs sont utilisés pour s'assurer que l'automobile en question ne dépasse pas les normes d'émission pour lesquelles elle a été homologuée. La décision de l'EPA repose sur toutes les informations concernant l'effet du MMT sur les émissions et les dispositifs de contrôle des émissions soumis à l'EPA alors qu'elle examinait la demande de dispense d'Ethyl.

Cette demande de dispense est la façon dont on procède pour demander à l'administrateur de suspendre l'interdiction sur l'introduction du produit. Les normes d'émission dont il est question ici sont, comme l'ont indiqué les trois principaux constructeurs automobiles hier, les plus strictes du monde.

Aussi, l'EPA, en décembre 1993, après les informations qui lui ont été fournies par les constructeurs automobiles et par la Société Ethyl sur les systèmes de diagnostic intégré et beaucoup d'autres éléments dont elle a tenu compte, a conclu que nous avions satisfait aux dispositions de la Clean Air Act; que notre produit ne nuit pas aux dispositifs de contrôle des émissions. Je reviendrai sur cette décision.

Comme on l'a dit hier, nous n'étions toujours pas d'accord avec l'EPA sur plusieurs autres questions et nous avons même porté certains autres éléments devant les tribunaux. Évidemment, nous étions d'accord avec l'EPA quand elle a finalement reconnu que notre produit ne nuisait pas aux systèmes de contrôle des émissions mais il y avait d'autres points sur lesquels nous n'étions pas d'accord.

Il est vrai que nous avons gagné le procès, comme on l'a dit, hier, sur une question de procédure. Je n'entrerai pas dans les détails mais je dirai simplement que cet argument concernait le moment où le MMT de la Société Ethyl avait été effectivement inscrit.

L'important à propos du procès est que bien que nous ayons poursuivi l'EPA, invoquant une question de procédure, les constructeurs automobiles ont également poursuivi l'EPA dans ce même procès à titre d'intervenants. L'American Automobile Manufacturers Association affirme que la Société Ethyl n'avait pas satisfait aux conditions et que l'EPA avait erré en déclarant que nous y avions satisfait.

The Court of Appeals for the District of Columbia, which is the second highest court in the United States, rendered its opinion in April of 1995. On our appeal against the EPA, we won, and the court ordered the EPA to issue our registration as we had asked.

On the auto companies' challenge of the EPA finding that we did not harm emission control systems, the court said, among other things:

AAMA contends that some data submitted by its members established that MMT caused the failure of vehicle on-board diagnostic systems. AAMA also contends that its members submitted data establishing both a theoretical basis for and actual production vehicle data confirming the failure of OBD systems caused by MMT. The Court concludes the administrator's analysis of the data submitted was careful and searching. AAMA did not come close to proving that the administrator's analysis of the data was flawed.

There has been much talk about independent review of the data submitted by Ethyl Corporation, the auto companies, CPPI, et cetera. We certainly are in favour of having a Canadian body do that, but it is important to keep in mind that both the U.S. EPA and the U.S. District Court for the District of Columbia has reviewed all the data that is before you. The auto companies put nothing before you yesterday that was not before the EPA and the Court of Appeals, and the Court of Appeals and the EPA found that the automobile companies did not come close to proving their case.

The Chairman: Can we have copies of the EPA findings in due course? We have heard much about them and it is very important that we have that material.

Mr. Hicks: Yes, sir.

The Chairman: At your convenience.

Mr. Hicks: I will give you the court opinions and also the EPA finding.

I would like to address two or three other things which were raised yesterday that may have left a false impression with the committee.

With regard to health testing, it was implied yesterday that in the testing required by the EPA of Ethyl Corporation, that Ethyl is somehow being singled out. That is not true. By a new regulation issued in 1994, the EPA is requiring that all manufacturers of all fuels and all fuel additives conduct health testing, that is neuro-toxicity testing, on their products. For products already on the market, like MMT, a manufacturer is allowed to conduct the testing while they continue to sell their product. For a new product, the health testing must be done before it is introduced onto the market. The important point I want to express is that Ethyl Corporation is not being singled out. Every manufacturer of every fuel and every fuel additive in the United States is required to undergo health testing. We are in the process of negotiating those protocols for our health testing with the EPA as we speak.

La cour d'appel du District de Columbia, qui est l'avant-dernier recours aux États-Unis, a rendu sa décision en avril 1995. Nous avons gagné notre appel contre l'EPA et la cour lui a ordonné de nous accorder l'homologation comme nous le lui avions demandée.

À propos de la contestation par les constructeurs automobiles, de la décision de l'EPA selon laquelle nous n'endommageons pas les systèmes de contrôle des émissions, la cour a déclaré, entre autres:

L'AAMA prétend que certaines données soumises par ses membres permettent d'établir que le MMT a causé la défaillance des dispositifs de contrôle des émissions installés sur les automobiles. Elle prétend aussi que ses membres ont soumis des données permettant d'établir une base théorique et des données de production réelles confirmant la défaillance des dispositifs de diagnostic intégré provoqué par le MMT. La cour a conclu que l'analyse par l'administrateur, des données soumises, a été faite de façon soigneuse et précise. L'AAMA n'a absolument pas prouvé que cette analyse présentait des lacunes.

On a beaucoup parlé d'un examen indépendant des données soumises par Ethyl, les constructeurs automobiles, l'ICPT, et cetera. Nous sommes tout à fait favorables à ce qu'un organisme canadien s'en charge mais il ne faudrait pas oublier qu'à la fois l'EPA américaine et la Cour du District de Columbia aux États-Unis ont examiné toutes les données que vous avez là. Les constructeurs automobiles ne vous ont rien présenté hier qui n'avait pas d'abord été présenté à l'EPA et à la Cour d'appel et l'une et l'autre ont conclu que les constructeurs automobiles n'avaient absolument rien prouvé.

Le président: Pourrait-on voir les conclusions de l'EPA? On en a beaucoup entendu parler et il est très important que nous puissions obtenir ce texte.

M. Hicks: Oui, monsieur.

Le président: Quand vous pourrez.

M. Hicks: Je vous donnerai les décisions de la cour et les conclusions de l'EPA.

J'aimerais revenir sur deux ou trois choses qui ont été soulevées hier et qui ont peut-être laissé une impression erronée.

À propos des tests concernant la santé, on a laissé entendre, hier au sujet des tests demandés par l'EPA à Ethyl, qu'on avait en quelque sorte considéré Ethyl comme un cas particulier. Ce n'est pas vrai. À la suite d'un nouveau règlement émis en 1994, l'EPA demande que tous les fabricants de tous les carburants et de tous les additifs de carburant fassent des tests concernant la santé, c'est-à-dire des tests sur la neurotoxicité de leurs produits. Pour les produits qui sont déjà sur le marché, comme le MMT, un fabricant est autorisé à effectuer ces tests tout en continuant à vendre son produit. Pour un nouveau produit, les tests doivent être effectués avant que le produit ne soit mis en vente. Ce qui est important, c'est que l'on n'a pas réservé un traitement spécial à Ethyl. Tout fabricant de tout carburant et additif de carburant aux États-Unis est tenu d'effectuer ces tests concernant la santé. Nous

Another issue is with regard to the AAMA testing being undertaken, their 12-to-18 month, \$12 million, 80-car fleet testing. It was stated yesterday that that testing is being done at the request of EPA. That is not true. As a matter of fact, EPA wrote to Ethyl Corporation a little over a year ago — a copy of the letter is available — and they stated that, while EPA remains interested in the issue of OBDs, and MMT's impact, if any, on OBDs, EPA does not plan to conduct or sponsor any testing at this time. AAMA informed the EPA of its intent in testing. It described the protocol. As a matter of fact, the AAMA did us the courtesy of meeting with Ethyl Corporation on the same day in March of last year that it met with the EPA, but the testing is not EPA-sponsored or -mandated.

It was also stated yesterday that the reason EPA mandated the AAMA to undertake this testing is that EPA cannot consider Canadian data, that it can only consider data generated in the United States. That is also not true. As a matter of fact, the EPA can look at anything that it wants. During the waiver proceeding, the record part of it right there is replete with data from Canada submitted both by Ethyl Corporation and by the auto companies.

Finally, it was implied yesterday that somehow the narrow technical ruling in the lawsuit precludes EPA from regulating MMT today. As a matter of fact, it was stated that the EPA, if it only had the authority, would regulate MMT today. Again, that is simply not true. The EPA is no friend of Ethyl Corporation's and reluctantly approved MMT for use in the United States. Nevertheless, it has ample authority to remove it from the market if it can meet its own statutory burden.

The statutory burden is found in section 2.11(c) of the Clean Air Act which states that the administrator may control or prohibit the use of any fuel or fuel additive if, in the judgment of the administrator, the emission products of such fuel or fuel additive will impair to a significant degree the performance of any emission control system or device which is in general use. In other words, even though our waiver proceeding is closed, and the EPA did find that we do not cause or contribute to the failure of emission control systems or devices, and even though we won it in the lawsuit, the EPA still has the authority under the Clean Air Act to come forward whenever it has credible evidence that we harm emission control systems, or health for that matter, and remove MMT from the market. It has not come forward because it does not have the evidence.

Mr. Wilson: Let me quickly summarize our position. Bill C-29 is poor public policy. It violates the federal-provincial agreement on internal trade. It raises constitutional issues. It contravenes NAFTA. The original rationale for the bill, fuel harmonization, is gone. The scientific evidence shows MMT does not harm vehicle emission systems. CEPA will provide a more appropriate forum for evaluating fuel formulation issues.

sommes en train de négocier ces protocoles pour nos tests avec l'EPA.

Revenons maintenant aux tests entrepris par l'AAMA, à ces tests de 12 à 18 mois, de 12 millions de dollars effectués sur un parc de 80 voitures. On a déclaré hier que l'on effectuait ces tests à la demande de l'EPA. Ce n'est pas vrai. En fait, l'EPA a écrit il y a un peu plus d'un an à Ethyl — je peux vous fournir copie de cette lettre — que bien qu'elle continue à s'intéresser à la question des dispositifs de diagnostic intégré et de l'incidence éventuelle du MMT sur ces dispositifs, l'EPA ne comptait pas entreprendre ou demander des tests pour le moment. L'AAMA a informé l'EPA de son intention d'effectuer des tests. Elle a décrit le protocole. En fait, l'AAMA a très courtoisement invité Ethyl à une réunion le même jour de mars l'année dernière qu'elle a eu sa rencontre avec l'EPA. Mais ce n'est pas l'EPA qui a demandé ou fait faire ces tests.

On a d'autre part dit hier que la raison pour laquelle l'EPA avait chargé l'AAMA d'effectuer des tests était qu'elle ne pouvait plus tenir compte des données canadiennes, qu'il fallait que ce soit absolument des données américaines. Cela n'est pas vrai non plus. En fait, l'EPA peut examiner ce qu'elle veut. Pendant les délibérations concernant la dispense, il a été question d'une foule de données venant du Canada, soumises à la fois par Ethyl et par les constructeurs automobiles.

Enfin, on a laissé entendre hier que d'une façon ou d'une autre, la décision touchant la forme des éléments de preuve dans l'affaire empêchait l'EPA de réglementer aujourd'hui le MMT. On a même déclaré que l'EPA, si elle en avait le pouvoir, réglementerait aujourd'hui le MMT. Là encore, ce n'est tout simplement pas vrai. L'EPA n'a pas de liens d'amitié avec Ethyl et n'a approuvé que malgré elle l'emploi du MMT aux États-Unis. Néanmoins, elle a tout pouvoir pour le retirer du marché si elle peut satisfaire aux dispositions de sa propre loi.

Ces dispositions se trouvent à l'alinéa 2.11(c) de la Clean Air Act qui stipule que l'administrateur peut contrôler ou interdire l'utilisation de tout carburant ou additif de carburant si, à son avis, les produits d'émissions de tel ou additif de carburant nuisent énormément à l'efficacité des systèmes antipollution généralement utilisés. Autrement dit, bien que les délibérations concernant notre dispense soient terminées et que l'EPA ait déclaré que nous ne contribuons pas, directement ou indirectement à la défaillance des systèmes ou dispositifs de contrôle des émissions et bien que nous ayons gagné le procès, l'EPA a toujours, aux termes des dispositions de la Clean Air Act, le pouvoir de retirer le MMT du marché si elle a suffisamment de preuves crédibles que nous endommageons les systèmes de contrôle des émissions ou que le MMT est nocif pour la santé. Elle ne l'a pas fait parce qu'elle n'a pas ces éléments de preuve.

M. Wilson: Permettez-moi de résumer rapidement votre position. Le projet de loi C-29 est une mauvaise politique d'intérêt public. Elle contrevient à l'accord fédéral-provincial sur le commerce intérieur. Elle soulève des questions d'ordre constitutionnel. Elle contrevient à l'ALENA. La raison d'être du projet de loi, l'harmonisation des carburants, n'existe plus. Les données scientifiques montrent que le MMT ne nuit plus aux dispositifs de contrôle des émissions installés sur les automobiles. La Loi

Senator Kenny: My first question is for Dr. Lynam. Did the Health Canada study to which you referred determine whether MMT had any impact on the OBD equipment?

Mr. Lynam: Did Health Canada make a judgment on OBD-II? No, it did not. It was a health-risk assessment.

Senator Kenny: Mr. Hicks, you said that EPA was reluctant to approve MMT. Can you tell me why they were reluctant?

Mr. Hicks: I do not know. It started well before my time and we may have started off on the wrong foot. With the first waiver decision that we submitted in 1990, the EPA did some testing of its own and found some fairly bizarre results coming out of its testing chamber. To make a long story short, it turned out that the EPA — and it admits this now — inadvertently contaminated the test fuel. These bizarre particulate results were coming out of the testing.

The EPA and Ethyl Corporation had a huge argument over that. They thought MMT caused it. We said it could not have caused it and the bad blood just continued over the years over the question of whether we cause or contribute to the failure of emission control systems. As I quoted, even the EPA finally came to the conclusion that we met our burden there.

Also, as you heard yesterday and as you will probably hear later today from the Sierra Club and others, there are groups out there — the EPA is one of them — which are concerned about the long-term, low-level exposure to a substance like manganese. There are other concerns about it. Dr. Lynam has addressed that and can address it further.

Senator Kenny: Mr. Wilson, is it Ethyl Corporation's position that MMT assists auto manufacturers in meeting emission standards?

Mr. Wilson: As Dr. Roos has mentioned, in our two large fleet tests, when we compared the results from gasoline with manganese versus gasoline without manganese, we found lower emissions, specifically lower nitrogen oxide emissions.

Senator Kenny: If this is the case, would you explain to the committee why all 21 car manufacturers and retailers in this country currently refuse to use the product and claim that it does not improve their emissions?

Mr. Wilson: I can refer back to the test work that we have done and that the EPA has scrutinized and which is acknowledged by the EPA and Environment Canada. It shows there is a NO_x reduction when you use MMT.

canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE) fournira un mécanisme plus approprié pour évaluer les questions liées à la composition des carburants.

Le sénateur Kenny: Ma première question s'adresse à M. Lynam. L'étude de Santé Canada à laquelle vous avez fait allusion a-t-elle permis de conclure si le MMT avait un impact sur les systèmes de diagnostic intégré?

M. Lynam: Vous demandez si Santé Canada a formulé un jugement sur la deuxième version des systèmes de diagnostic intégré? Non, il s'agissait seulement d'une évaluation des risques pour la santé.

Le sénateur Kenny: Monsieur Hicks, vous avez dit que l'EPA hésitait à approuver le MMT. Pouvez-vous nous dire pourquoi?

M. Hicks: Je l'ignore. Cette histoire a commencé bien avant mon temps et nous sommes peut-être partis du mauvais pied. Après la première décision concernant une dérogation, en 1990, l'EPA a effectué ses propres tests et a obtenu des résultats assez bizarres. Pour résumer cette longue histoire, disons qu'il s'est trouvé que l'EPA — et les responsables l'admettent maintenant — avait par inadvertance contaminé le combustible testé. Ces particules bizarres qu'on avait obtenues résultaient des tests.

L'EPA et Ethyl ont eu toute une dispute à ce sujet. Ils pensaient que le MMT en était la cause. Nous avons dit que ce n'était pas possible et l'animosité a simplement persisté au cours des années sur la question de savoir si nous sommes responsables de la défaillance des dispositifs antipollution. Comme le montre la citation que je viens de faire, même l'EPA a finalement conclu que nous avions fait ce qu'il fallait en l'occurrence.

En outre, comme on vous l'a dit hier, et comme vous l'entendrez probablement dire encore aujourd'hui par les représentants du Sierra Club et d'autres témoins, il y a des groupes — y compris l'EPA — que préoccupe l'exposition de faible intensité à long terme à une substance comme le manganèse. Il y a également d'autres préoccupations à ce sujet. M. Lynam en a parlé et peut vous en parler encore.

Le sénateur Kenny: Monsieur Wilson, Ethyl est-elle d'avis que le MMT aide les fabricants d'automobiles à respecter les normes d'émissions?

M. Wilson: Comme M. Roos l'a dit, dans nos deux tests effectués sur de grands parcs automobiles, lorsque nous avons comparé les résultats de l'utilisation d'essence avec manganèse par opposition à l'essence sans manganèse, nous avons constaté que les émissions étaient inférieures, en particulier celles d'oxydes d'azote.

Le sénateur Kenny: S'il en est ainsi, pouvez-vous expliquer au comité pourquoi les 21 fabricants et détaillants d'automobiles du pays refusent actuellement d'utiliser le produit et soutiennent qu'il n'améliore pas les émissions de leurs véhicules?

M. Wilson: Je peux vous parler des tests que nous avons effectués et vous dire que l'EPA, ainsi qu'Environnement Canada, les ont examinés à la loupe. Nos résultats montrent une réduction des émissions d'oxydes d'azote lorsqu'on utilise le MMT.

Mr. Hicks: That is an often-asked question. If MMT actually helps auto companies meet emissions standards, why are they against it?

Senator Kenny: That is the question.

Mr. Hicks: I can only speculate, but I will be happy to do so. This is a bigger issue than MMT. As CPPI mentioned yesterday, this is really a dispute between big auto and big oil on who will be responsible for lowering emissions in the atmosphere. MMT happens to be the first thing along in Canada, but it could just as easily have been sulphur content or something else. This scenario is being played out all over the world right now. It is going on in Europe, the United States and Canada. It is a struggle between two big industries. In my opinion, they ought to be told, "Get out of here, quit wasting our time, and go solve your problems." Nevertheless, we are here.

It is interesting that this behaviour is not inconsistent with the auto industry's past behaviour. The auto industry does not like to be told what to do, and it does not like variables. I described the waiver process for getting a fuel additive approved in the United States, and I have a chart which I would like to hand out showing all the fuel additives that have been approved under this waiver proceeding in the United States under this section of the Clean Air Act. It includes MMT, ethanol, MTBE and methanol. It is helpful to see how big our fleets were compared to some of the other fleets. I specifically wish to draw your attention to the fact that the auto industry opposed every one of them by written comments in front of the EPA. It opposed MMT, ethanol and MTBE.

In the hearing before the House of Commons standing committee a year ago October, one of the auto representatives held up a clear pitcher of water and said, "This is what we would like all gasoline to look like." They want no additives. They want one fuel so they can build one car which can run anywhere.

The Chairman: You probably have a somewhat confused group of senators here in the sense that, yesterday, we heard from the presidents of every major car manufacturing company with witnesses in support of their position. They gave us considerable information, totally different from what we are hearing today from you, relative to the EPA, the sensors, catalytic converters and so on. Are you saying the reason they are doing this has little to do with MMT, but that the issue is much deeper than that?

Mr. Hicks: That is my guess. I do not understand why they would care about MMT if MMT can actually help them, and they must understand in their heart of hearts that it does not harm them.

There could be one other factor. I do not think it came through clearly in their testimony yesterday that they are having a heck of a time getting these OBD systems to work. One of their experts

M. Hicks: Je vais poser une question qu'on entend souvent. Si le MMT aide vraiment les compagnies d'automobiles à respecter les normes d'émission, pourquoi s'y opposent-elles?

Le sénateur Kenny: C'est là la question.

M. Hicks: Je ne peux que spéculer, mais je serai heureux de le faire. C'est une question qui dépasse le MMT comme tel. Comme l'ont mentionné hier les représentants de l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP), il s'agit en réalité de conflits entre les grands fabricants d'automobiles et les grandes pétrolières, quant à savoir qui sera chargé de réduire la pollution atmosphérique. Le MMT est la première substance ainsi en cause au Canada, mais on aurait tout aussi bien pu s'attaquer aux émissions de soufre ou autre. Ce scénario se joue présentement partout dans le monde: en Europe, aux États-Unis et au Canada. C'est une lutte entre deux grandes industries. À mon avis, on devrait leur dire de partir, de cesser de nous faire perdre notre temps et de résoudre nos problèmes. Cependant, nous sommes ici.

Il est intéressant de noter que ce comportement ne concorde pas avec le comportement passé de l'industrie de l'automobile qui n'aime pas se faire dicter sa conduite et n'aime pas les variables. J'ai décrit le processus de dispense qu'il faut suivre pour faire approuver un additif de carburant aux États-Unis, et j'aimerais distribuer un tableau montrant tous les additifs qui ont été approuvés en vertu de cette procédure de dispense prévue dans la Clean Air Act des États-Unis. On y trouve le MMT, l'éthanol, le MTBE et le méthanol. Cela permet de voir l'ampleur de notre parc d'automobiles en comparaison avec certains autres. Je tiens particulièrement à attirer votre attention sur le fait qu'une industrie automobile s'est opposée à chacun de ces additifs dans des commentaires écrits présentés à l'EPA. L'industrie s'est opposée au MMT, à l'éthanol et au MTBE.

Au cours d'une séance d'un comité permanent de la Chambre des communes il y a eu un an en octobre, l'un des représentants de l'industrie automobile a levé un pichet d'eau claire en disant: «Voici de quoi toutes les essences devraient avoir l'air, d'après nous.» Ils ne veulent pas d'additifs. Ils veulent un seul carburant afin de pouvoir construire une voiture qu'on puisse conduire partout.

Le président: Vous vous trouvez probablement devant un groupe de sénateurs perplexes, car hier, nous avons entendu les présidents des trois grands de l'automobile et tous les témoins défendre la même position. Ils nous ont fourni beaucoup de renseignements totalement différents de ce que nous entendons aujourd'hui, en ce qui concerne l'EPA, les détecteurs, les convertisseurs catalytiques et d'autres questions. Dites-vous que la raison pour laquelle ils agissent ainsi n'a pas grand chose à voir avec le MMT, mais qu'elle est beaucoup plus profonde que cela?

M. Hicks: C'est ce que je suis porté à penser. Je ne comprends pas pourquoi le MMT les préoccuperait, si cette substance peut les aider et ils doivent comprendre au fond d'eux-mêmes qu'elle ne leur nuit pas.

Il pourrait y avoir un autre facteur. Je ne pense pas qu'ils aient clairement montré dans leur témoignage d'hier qu'ils ont beaucoup de difficultés à faire fonctionner les systèmes de

characterized the problems they are having in the United States as a few teething problems.

As outlined by Mr. Roos in his testimony, the OBD requirement started in California, when the California Air Resources Board mandated that autos in California be so equipped in 1993. The U.S. EPA picked up that CARB requirement, starting in 1994, and required it to be in all new vehicles by 1996. The auto companies have consistently opposed it. It is a difficult engineering challenge for them. However, in the United States, where MMT has not been used until the last year, they have stated a variety of reasons, both before the U.S. EPA and CARB, for why their systems do not work. In 1993, the EPA rejected the automobile industry assertions that sulphur adversely affects the OBD systems. The AMA was in protracted litigation with the environment department of the State of New York, which it lost, also claiming that high sulphur fuel harms their OBD systems.

Last August, the EPA granted the auto companies a waiver for compliance with the phase-in of OBDs. The EPA federal register indicates that manufacturers expressed concern that extreme cold weather or high altitude might prevent certain readiness codes from clearing and granted them a waiver. Mr. Roos mentioned that they have now gone back to CARB, and CARB staff recommended in December that the CARB regulations be changed because the automobile manufacturers were stating they are having trouble with vehicle variability production standards.

Mr. Roos: It was sensitivity, basically, to some of the systems. They provided data to back that up in order to persuade CARB to change the regulations.

Mr. Hicks: This is all a matter of record. It is not a few teething problems, and it could well be another motivation to blame, in Canada, MMT for their OBD systems not working the way they are supposed to.

Senator Spivak: In your answer to Senator Kenny, you mentioned MMT reducing NO_x emissions. What about hydrocarbons, carbon dioxide and carbon monoxide? In your answer, you seemed to indicate that fuel with MMT in it would reduce emissions to the standards. Correct me if I am wrong, as I may have overstated your case. They must meet those standards, and perhaps later sulphur and other things.

Mr. Roos: Three regulated pollutants coming out of vehicles are hydrocarbons, CO and NO_x. I will rely on the EPA analysis of the test data. They concluded that there was no change in the hydrocarbon emissions across the fleets tested. There was a small decrease in carbon monoxide, but it was not statistically significant. However, there was a large, consistent and significant decrease in NO_x from vehicle emissions.

diagnostic intégré. L'un de leurs experts a dit que les problèmes qu'ils éprouvent aux États-Unis ne sont que quelques problèmes initiaux.

Comme M. Roos l'a dit dans son témoignage, on a commencé à exiger les systèmes de diagnostic intégré en Californie lorsque le California Air Resources Board (CARB) a stipulé que les automobiles devraient en être munies en Californie en 1993. L'EPA des États-Unis a repris cette exigence du CARB à compter de 1994 et exigé que tous les nouveaux véhicules en soient munis à compter de 1996. Les fabricants d'automobiles s'y sont constamment opposés. C'est un défi technique difficile pour eux. Cependant, aux États-Unis, où le MMT n'a pas été utilisé avant l'an dernier, ils ont donné une variété de raisons, devant l'EPA et le CARB, pour expliquer pourquoi leurs systèmes ne fonctionnent pas. En 1993, l'EPA a rejeté les affirmations de l'industrie automobile selon lesquelles le souffre endommage les systèmes de diagnostic intégré.

En août dernier, l'EPA a accordé aux fabricants d'automobiles une dispense pour qu'ils puissent instaurer graduellement les systèmes de diagnostic intégré. D'après le registre fédéral de l'EPA, les fabricants ont dit craindre que le froid extrême ou la haute altitude ne puisse empêcher certains codes d'indiquer que tout est prêt à fonctionner et leur a accordé une dispense. M. Roos a mentionné qu'ils ont fait appel auprès du CARB, et que le personnel du CARB a recommandé en décembre que les règlements du CARB soient modifiés parce que les fabricants d'automobiles déclaraient éprouver des difficultés étant donné la variabilité des normes de production des véhicules.

M. Roos: C'était essentiellement dû à la sensibilité de certains des systèmes. Ils ont fourni des données pour appuyer leurs arguments afin de persuader le CARB de modifier le règlement.

M. Hicks: Tout cela est consigné sur papier. Il ne s'agit pas de quelques difficultés initiales et cela pourrait fort bien constituer un nouveau motif de blâmer, au Canada, le MMT pour le fait que les systèmes des États-Unis ne fonctionnent pas comme ils le devraient.

Le sénateur Spivak: Dans votre réponse au sénateur Kenny, vous avez mentionné que le MMT réduisait les émissions d'oxydes d'azote. Qu'en est-il des hydrocarbures, du gaz carbonique et du monoxyde de carbone? Dans votre réponse vous sembliez indiquer que l'essence contenant du MMT réduirait les émissions au niveau des normes. Reprenez-moi si j'ai fait erreur, car j'ai peut-être exagéré. Ils doivent respecter ces normes, et peut-être aussi plus tard dans le cas du souffre et d'autres substances.

M. Roos: Les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote sont les trois polluants automobiles réglementés. Je vais m'appuyer sur l'analyse faite par l'EPA des résultats des tests. Cet organisme a conclu qu'il n'y avait pas de changements dans les émissions d'hydrocarbures dans le cas des parcs de véhicules ayant fait l'objet de tests. Il y a eu une faible diminution du monoxyde de carbone, mais ce résultat n'était pas statistiquement significatif. Cependant, il y a eu une diminution importante, continue et significative des émissions d'oxydes d'azote.

Senator Spivak: You are stating that MMT systems will not enhance the standards any better than any other fuel additives.? Perhaps I am not phrasing my question correctly. We have several different kinds of fuels. You have standards. Are you saying it is a level playing field?

Mr. Roos: We are saying that the use of MMT in a fuel does not cause or contribute to any emission system's failure to meet those standards.

Senator Spivak: Do all fuels presently in existence have the same capacities with regard to these OBD systems and with regard to meeting those emission standards?

Mr. Roos: No. Fuels are not the same. A large joint program was carried out in the U.S. between the auto companies and the oil companies, conveniently called "Auto Oil". It was smaller than the testing we have carried out on MMT. The purpose of Auto Oil was to answer the question you asked, "Are all fuels the same?" The answer is, "No, they are not." Differences occur because there are different kinds of crude oils which come from different regions of the world. It is a fundamental principle that crude oil from one area will give you a different kind of gasoline than crude oil from others.

Senator Kenny: The Automobile Dealers Association appeared before us, and they see significant differences in the costs of maintaining vehicles in Canada versus the United States under exactly the same conditions in every respect, except that the vehicles in Canada are fueled with MMT fuels and the vehicles in the United States do not have MMT in the fuel. What is your response?

Mr. Roos: I was not here. Therefore, I am not sure.

Senator Kenny: They were saying, "We think this is terrific. We have never made more money. We have significantly higher revenues compared with similar dealers in the United States who sell the same vehicles. Boy, the more MMT you can produce in Canada, the happier we will be."

Mr. Wilson: It is very nice to get that support.

Senator Kenny: There was considerable endorsement for your fuel. They were suggesting that, in essence, the consumers are getting screwed.

Mr. Roos: We run our vehicle fleet tests on commercial fuels, one which contains MMT and one that does not. These are conducted with all the variables, including icy roads and cold weather. Everything is the same for the same cars. The only difference is the MMT. We also kept maintenance logs which were submitted to the EPA. Those logs show there is no difference between vehicles when the only variable is MMT.

Comparisons between U.S. repair records and Canadian repair records, for instance those under warranty repair, may show differences. I am not privy to them and therefore I do not know. Any data of this type which is brought out has to be reviewed. Those other variables need to be taken into account. If MMT is a variable that affects the final result, then it can be given its proper

Le sénateur Spivak: Vous dites que les systèmes au MMT n'amélioreront pas les normes d'émissions que les systèmes qui consomment d'autres carburants? J'ai peut-être mal posé ma question. Il y a différentes sortes de carburants. Il y a des normes. Dites-vous que les chances sont les mêmes pour tous?

M. Roos: Nous disons que le MMT dans le carburant n'est pas un facteur de la défaillance d'un système antipollution qui l'empêche de respecter ces normes.

Le sénateur Spivak: Les carburants qui existent à l'heure actuelle présentent-ils les mêmes caractéristiques en ce qui concerne les systèmes de diagnostic intégré ainsi que les normes d'émissions?

M. Roos: Non. Les carburants ne sont pas tous identiques. Un vaste programme a été mené conjointement aux États-Unis par les fabricants automobiles et les sociétés pétrolières. Appelé «Auto Oil», il a été à une plus petite échelle que les essais effectués sur le MMT et son but était de répondre à la question que vous avez posée: «Les carburants sont-ils tous pareils?» La réponse est non. Il y a des différences attribuables aux divers types de pétrole brut qui proviennent des diverses régions du monde. Il est établi que le pétrole en provenance d'une région en particulier produira une essence différente de celle extraite d'autres pétroles.

Le sénateur Kenny: Une association de marchands d'automobiles a comparu devant nous et nous a dit qu'il y a des différences importantes dans le coût d'entretien des véhicules au Canada et aux États-Unis, même lorsque les conditions sont les mêmes sous tous rapports, sauf que les véhicules au Canada sont alimentés au carburant avec MMT, contrairement aux États-Unis. Qu'avez-vous à dire à cela?

M. Roos: Je n'y étais pas. Je ne peux donc pas dire.

Le sénateur Kenny: Ils nous disaient: «C'est fantastique. Jamais nous n'avons fait autant d'argent. Nos recettes sont considérablement plus élevées que celles des concessionnaires semblables américains qui vendent les mêmes véhicules. Plus il y a de MMT au Canada, plus cela nous fait plaisir.»

M. Wilson: Ce sont des encouragements qui nous réjouissent.

Le sénateur Kenny: C'était un appui vigoureux en faveur du carburant que vous fabriquez. Essentiellement, ils nous ont dit que le consommateur se faisait arnaquer.

M. Roos: Quand nous faisons des essais sur des parcs de véhicules, nous employons des carburants que l'on trouve dans le commerce, l'un qui contient du MMT, l'autre pas. Nous tenons compte de toutes les variables, comme les routes glacées et le froid. Tous les facteurs sont les mêmes pour tous les véhicules. La seule différence, c'est le MMT. Nous tenons aussi un journal d'entretien qui est remis à l'EPA. Ces journaux ne révèlent aucune différence entre les véhicules lorsque l'unique variable est le MMT.

Il peut y avoir des différences lorsque l'on compare les dossiers de réparations aux États-Unis et au Canada, dans le cas des réparations faites aux termes d'une garantie. Je n'y ai pas accès, je ne sais donc pas. Chaque fois que des données comme celles-là sont publiées, il faut les examiner. Il faut tenir compte d'autres variables. Si le MMT est une variable qui influe sur le résultat

weight. That is the case with warranties. Are warranties being administered differently in Canada as compared with the U.S.? Those are the kinds of questions that need to be answered.

Senator Kenny: Mr. Wilson, your sixth point had to do with harmonization. My understanding is that in Canada the standard is 18 milligrams of manganese per litre. In the United States, it is 1/32nd of a gram of manganese per gallon, which translates into 8,26 milligrams of manganese per litre. How will harmonization be achieved if we do not pass this bill?

Mr. Wilson: The Canadian Petroleum Products Institute offered some time ago to lower their maximum use from 18 milligrams to 8,26. That would achieve harmonization instantaneously.

Senator Kenny: Could you please provide the committee, Mr. Wilson, with some explanation of what you intend to do if we do not pass this legislation?

Mr. Wilson: We would be very happy, obviously. We would like to see the air cleared between the petroleum industry and the automobile industry. We have stated all along that we would be willing to participate in that process if it is done before an independent third-party review.

Senator Kenny: The second half of my question is: What will you do if we do pass this legislation?

Mr. Wilson: Sir, we would be very concerned. As you know, we have looked at this under the NAFTA situation. Perhaps Mr. Hicks would like to comment on that point.

Mr. Hicks: One alternative we have is to proceed under the investor state claim section of NAFTA to try to seek reimbursement from damages incurred. Obviously, if this bill passes, it will have a significant impact on Ethyl Canada's business. I am not the business guy, so I cannot say how much it would be, but it would be devastating. It would be particularly devastating, not only in economic terms, but because it would be done for no good reason and without scientific basis.

The Chairman: You have filed a claim already, have you not?

Mr. Hicks: No, sir.

The Chairman: Have you given notification?

Mr. Hicks: It is a notice of intent.

Although I am a lawyer, I am no expert on NAFTA. Our attorney, who is an expert on NAFTA, has requested to appear before you. If you want to go into detail, he would be happy to appear.

The procedure is that if an investor has a claim against a NAFTA government for violation of the NAFTA agreement, then that investor files a notice of intent to file a claim. There is a 30-day period after the filing of that notice of intent, during which time NAFTA does not require but clearly intends the parties to carry on consultations to try, obviously, to make the problem go away. The Government of Canada has refused to engage in consultation with us, even though we have asked. The 90 days have now passed. Therefore, under the procedures of NAFTA, we are able to file the claim itself at any time. The claim is filed not

final, on peut alors le pondérer. C'est le cas pour les garanties. Sont-elles appliquées différemment au Canada et aux États-Unis? C'est le genre de questions auxquelles il faut trouver réponse.

Le sénateur Kenny: Monsieur Wilson, au point numéro 6, vous avez parlé d'harmonisation. Je crois savoir qu'au Canada la norme est de 18 milligrammes de manganèse au litre. Aux États-Unis, elle est de 1/32 de gramme de manganèse au gallon, ce qui revient à 8,28 milligrammes le litre. Comment l'harmonisation se fera-t-elle si nous n'adoptons pas le projet de loi?

M. Wilson: L'Institut canadien de produits pétroliers a proposé il y a quelque temps d'abaisser le contenu à 8,6 milligrammes. L'harmonisation se ferait donc instantanément.

Le sénateur Kenny: Monsieur Wilson, pourriez-vous expliquer au comité ce que vous comptez faire si nous n'adoptons pas le projet de loi?

M. Wilson: Il est évident que cela nous réjouirait. Nous aimerions bien que l'atmosphère entre l'industrie pétrolière et l'industrie automobile soit plus détendue. Depuis le début, nous disons que nous voulons participer à ce processus s'il se déroule en présence d'une tierce partie indépendante.

Le sénateur Kenny: L'autre partie de ma question est la suivante: qu'allez-vous faire si nous adoptons ce projet de loi?

M. Wilson: Cela nous préoccuperait beaucoup. Comme vous le savez, nous avons examiné la chose sous l'angle de l'ALÉNA. M. Hicks voudra peut-être vous en parler.

M. Hicks: Une des possibilités qui s'offre à nous est d'invoquer la disposition de l'ALÉNA qui permet à l'investisseur de présenter une demande en justice contre un État pour préjudice subi. Il est certain que ce projet de loi aura des effets considérables sur Ethyl Canada s'il est adopté. Ce n'est pas moi qui m'occupe des affaires, et je ne peux donc pas vous donner de chiffres, mais l'effet serait dévastateur. Non seulement sur le plan financier, mais aussi parce que ce serait une décision qui ne se justifierait par aucun motif valable ou fondement scientifique.

Le président: Vous avez déjà présenté une réclamation, n'est-ce pas?

M. Hicks: Non.

Le président: Avez-vous présenté un avis?

M. Hicks: Un avis d'intention.

Même si je suis avocat, je ne suis pas spécialiste de l'ALÉNA. Notre avocat, qui lui l'est, a demandé à comparaître devant vous. Si vous voulez en discuter de façon détaillée, il sera heureux de se présenter.

La marche à suivre est la suivante. L'investisseur qui fait une réclamation contre un gouvernement partie à l'ALÉNA pour avoir enfreint l'accord, doit déposer un avis d'intention de présenter une réclamation. Suit une période de 90 jours pendant laquelle, aux termes de l'ALÉNA, les parties, sans y être obligé sont vivement invitées à tenir des consultations pour régler le problème. Le gouvernement du Canada a refusé de nous consulter, même si nous en avons fait la demande. Les 90 jours sont maintenant écoulés. En vertu des règles de l'ALÉNA, nous pouvons donc présenter notre réclamation à n'importe quel moment. Il ne s'agit

as a lawsuit but an arbitration proceeding. The Government of Canada would appoint an arbitrator, as would we. The two of them would pick a third party, and the case would be heard.

However, we have not filed a claim.

The Chairman: What is the basis for your action?

Mr. Hicks: The first is expropriation; that is, we have a business in Canada and, if this bill passes and we cannot sell MMT here, our business will be expropriated.

We can also make the argument, even if the bill does not pass, that we have already had our business expropriated in the sense that our reputation has been damaged. Our goodwill has been damaged. Our sales have been damaged. Our sales abroad have been damaged. Whether or not the bill passes, in our opinion and in the opinion of our attorneys, we have a claim already. Certainly, if the bill passes and the Government of Canada, in effect, takes our business away, then NAFTA clearly allows for the investor to recover damages for that.

Another argument is based on what is called "national treatment." That is an international law term which requires countries to treat foreign companies no worse than they treat their own. There is also something called "local performance requirements;" that is, a country cannot enact laws or regulations that would require companies to do certain things locally. In our opinion, Bill C-29 violates both national treatment and performance requirements because it does not ban MMT. What it does ban is the import of MMT and the interprovincial trade of MMT, which means that a Canadian corporation, or Ethyl Corporation, could build a plant in each province and territory and continue to manufacture and sell MMT. That violates both national treatment and performance requirements.

Senator Kenny: Mr. Hicks' answer to the first half of my question was different from Mr. Wilson's. If I heard Mr. Hicks correctly, he sees an action under NAFTA, win, lose or draw. That was not how you described it, Mr. Wilson.

Mr. Wilson: If you do not pass the bill, there would be no reason for us to go forward with the NAFTA measure.

Senator Kenny: I thought Mr. Hicks just said he had a reason to go forward with it.

Mr. Hicks: We claim that the damages arise from December of 1994, the first time Minister Copps announced that MMT was bad and that it would be removed from the market in Canada. That is when our cause of action arose.

Arguably, there is a cause of action whether or not the bill passes, because of the damage to our reputation and the out-of-pocket expenses in defending ourselves that have occurred through that time. It is really a question of damages and how big they are. However, the damages do not just start when and if the bill passes.

You are correct that we could move forward with a claim against the government whether or not the bill passes. However, we do not intend to do that. We obviously would not move

pas d'une action en justice mais d'une instance en arbitrage. Le gouvernement du Canada désignerait un arbitre, et nous aussi. Les deux choisiraient une tierce partie et la cause serait entendue.

Toutefois, nous n'avons pas présenté de réclamation.

Le président: Quels sont vos motifs d'action?

M. Hicks: Le premier, c'est l'expropriation. Voici. Nous avons une entreprise au Canada et si le projet de loi est adopté et qu'il ne nous est plus possible de vendre du MMT ici, notre entreprise sera confisquée.

Même si la loi n'est pas adoptée, nous pouvons aussi soutenir que c'est déjà le cas puisque notre réputation est ternie. Notre clientèle a subi un préjudice. Même chose pour nos ventes et nos ventes à l'étranger. Que le projet de loi soit adopté ou non, à notre avis et de l'avis de nos avocats, notre réclamation est déjà fondée. Chose certaine, si le projet de loi est adopté et si le gouvernement du Canada, dans les faits, nous prive de notre entreprise, l'ALÉNA permet clairement à l'investisseur de recouvrer des dommages-intérêts.

L'autre argument repose sur ce que l'on appelle le traitement national. C'est un terme de droit international qui oblige les pays à traiter les entreprises étrangères aussi bien que les leurs. Il y aussi ce que l'on appelle la prescription locale de résultats. Cela signifie qu'un pays ne peut pas voter de loi ou de règlement qui obligerait les compagnies à accomplir certaines choses localement. À notre avis, le projet de loi C-29 enfreint la règle du traitement national ainsi que la prescription de résultats parce qu'il n'interdit pas le MMT. Ce qu'il interdit, c'est l'importation du MMT et son commerce interprovincial. Cela signifie qu'une société canadienne, ou Ethyl Corporation, pourrait bâtir une usine dans chaque province et territoire et continuer à fabriquer et à vendre le MMT. Cela enfreint le traitement national et la prescription de résultats.

Le sénateur Kenny: En réponse à ma première question, M. Hicks a donné une réponse différente de celle de M. Wilson. Si j'ai bien compris M. Hicks, il entrevoit une réclamation en vertu de l'ALÉNA quoi qu'il arrive. Mais ce n'est pas ce que vous avez dit, monsieur Wilson.

M. Wilson: Si vous n'adoptez pas le projet de loi, nous n'aurons aucune raison d'invoquer la disposition de l'ALÉNA.

Le sénateur Kenny: M. Hicks vient à peine de nous dire qu'il serait fondé à l'invoquer.

M. Hicks: Nous soutenons que le préjudice remonte à décembre 1994, au moment où la ministre Copps a annoncé que le MMT était nuisible et qu'il serait éliminé du marché canadien. C'est l'origine de notre cause d'action.

Il est indiscutable qu'il existe une cause d'action que le projet de loi soit adopté ou pas. En effet, notre réputation a été atteinte et nous avons dû engager des dépenses pour nous défendre. Il s'agit de déterminer l'ampleur des dommages. Mais ces dommages sont antérieurs à l'adoption ou non du projet de loi.

Vous avez raison de dire que nous pourrions présenter une réclamation contre le gouvernement que le projet de loi soit adopté ou non. Toutefois, ce n'est pas notre intention. Il est

forward if the bill does not pass. The reason we filed the notice of intent when we did was simply to be above board. We were not aware of this provision in NAFTA until late spring last year. We looked into it and decided it was legitimate and that our fact situation fit. Therefore, we thought the proper thing to do was to file the notice of claim as soon as possible so that people who were considering this bill would know that that is another factor out there. We contend that our damages would be in the order of U.S. \$200 million.

Senator Rompkey: I wanted to get back to Mr. Hicks' claim or speculation that this dispute is part of a war between big oil and big auto, as to who will reduce emissions into the atmosphere. If that were true, surely this is Custer's last stand, because we are told that MMT is not used in any OECD country, that we are unique in Canada. As a matter of fact, we heard from Mercedes-Benz yesterday that they produce 184,000 vehicles.

Senator Spivak: No, 650,000.

Senator Rompkey: They sell 5,000 of those in Canada and they only have a problem with their vehicles in Canada. They do not have a problem in any other country in the world. We heard essentially the same thing from the Japanese manufacturers with regard to their territory: They only have a problem in Canada. If this is a war, it seems that the auto industry has won this particular MMT battle. Why are we fighting on the battleground of MMT? We might as well concede that to the auto industry and go on to some other venue because they have clearly won this particular battle.

Mr. Hicks: I respectfully disagree. Why should you concede the battle to the auto industry simply because the auto industry is telling you to do it?

The auto industry is doing two things, and Environment Canada said so yesterday. Market disruption is one reason that Assistant Deputy Minister Clark said they were moving forward. What is market disruption? It is the fear of voter response if the auto companies carry through with their threats to disconnect OBD equipment or to void warrants. That is an auto company threat.

Number two is this precautionary principle. Assistant Deputy Minister Clark said that the evidence is inconclusive — even Environment Canada is saying the evidence is inconclusive — that the auto companies have not proved their case. They are saying that not banning MMT will cause harm, that, therefore, we should move forward with the ban. I do not understand why Canada is simply saying, "The auto industry is telling us we should ban MMT." Since it is not used anywhere else in big amounts, therefore we should just cave in."

évident que nous n'irons pas de l'avant si le projet de loi n'est pas adopté. Si nous avons déposé notre avis d'intention, c'est uniquement parce que nous voulions être en règle. Nous n'avons appris l'existence de cette disposition de l'ALÉNA qu'à la fin du printemps dernier. Nous l'avons examinée et nous avons conclu qu'elle correspondait à notre situation. Nous avons donc jugé que la chose à faire était de déposer un avis de réclamation le plus tôt possible pour que ceux qui sont chargés d'examiner le projet de loi puissent tenir compte d'un autre facteur. Nous alléguons que nos dommages sont de l'ordre de 200 millions de dollars américains.

Le sénateur Rompkey: Je voulais revenir sur l'affirmation ou l'hypothèse de M. Hicks qui pense que ce litige fait partie d'une guerre que se livrent les grands fabricants d'automobiles et les grandes compagnies pétrolières, dont l'issue est de déterminer qui réduira les émissions dans l'atmosphère. Si c'était le cas, vous êtes en train de livrer votre dernière bataille parce qu'on nous dit que le MMT n'est plus utilisé dans aucun autre pays de l'OCDE, que le Canada fait cavalier seul. De fait, Mercedes-Benz nous a dit hier qu'elle produit 184 000 véhicules.

Le sénateur Spivak: Non, 650 000.

Le sénateur Rompkey: Elle en vend 5 000 au Canada et il n'y a qu'ici que les véhicules ont des ennuis. Ils n'en ont pas ailleurs. Les fabricants japonais nous ont dit essentiellement la même chose: «Il n'y a qu'au Canada qu'il y a des problèmes.» S'il s'agit ici d'une guerre, il semble que ce soit l'industrie automobile qui ait remporté la bataille du MMT. Pourquoi livrons-nous bataille sur le terrain du MMT? Autant concéder la victoire à l'industrie automobile et passer à autre chose puisqu'elle a clairement remporté cette bataille.

M. Hicks: Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord. Pourquoi devriez-vous concéder la victoire à l'industrie automobile simplement parce qu'elle vous dit de baisser pavillon?

L'industrie automobile fait deux choses, et c'est exactement ce qu'a dit Environnement Canada hier. La désorganisation du marché est une des raisons pour lesquelles le sous-ministre adjoint Clark a dit que le gouvernement allait de l'avant. Qu'est-ce que c'est, la désorganisation du marché? C'est la crainte d'une réaction des électeurs si les compagnies automobiles mettent à exécution leurs menaces de débrancher les systèmes de diagnostic intégré ou d'annuler les garanties. Cela, c'est une menace des compagnies automobiles.

Deuxièmement, il y a le principe de prudence. Le sous-ministre adjoint Clark a déclaré que l'information n'est pas concluante — même Environnement Canada le dit — et que les compagnies d'automobiles n'ont pas prouvé leurs allégations. Elles disent que de ne pas interdire le MMT aura des effets nocifs et que, par conséquent, il faut l'interdire. Je ne comprends pas pourquoi le Canada reprend à son compte la position de l'industrie automobile qui réclame l'interdiction du MMT. C'est comme si le Canada disait que comme il n'est pas utilisé en grande quantité ailleurs, il faut battre en retraite.

Canada has been a leader for 20 years in the field of environmentally responsible fuel that is inexpensive and safe for refiners to use. It does not cost much in plants and equipment. It is a mystery to me why Canada is saying, "We are the only ones out there and the auto companies are telling us to quit."

The last time I checked, the United States was an OECD country and it is approved for use there.

Senator Rompkey: It is not being used there.

Mr. Hicks: Yes, it is. It is not being used such as we would like.

Mr. Wilson: Well, sir, we sell MMT.

Senator Spivak: In the United States?

Mr. Wilson: We sell MMT in the United States and it is put into unleaded gasoline. We have customers today.

Mr. Hicks: One of the problems with the rest of the world was that the rest of the world like to wait to see what the U.S. EPA does. Only after this litigation I discussed did the U.S. EPA register MMT, in December of 1995. MMT has only been legal in the United States for a little over a year. Many of these countries that you talk about, such as Bulgaria and some small countries that are using it, were waiting to see what the U.S. EPA did. They wanted to convert, for whatever reason, their refining industry into a more inexpensive way to achieve octane.

Many of the OECD countries did what Canada did not do. That is, when they decided to phase out leaded gasoline they went to more severe refining, spent more money on plant and equipment and produced gasolines with a much higher aromatic and carcinogenic content, as opposed to Canada, which went to MMT and avoided those problems.

Another OECD country starting to use MMT is Mexico. Right now, as of today, all three of the NAFTA partners are using MMT.

The Chairman: There is some confusion in our committee as to whether or not MMT is being used in the United States. This question has come up a number of times. We have heard both sides of it. I cannot imagine a better witness to tell us the answer in that you have a lock on the market. What is happening in the United States with your product particularly with regard to volumes?

Mr. Wilson: We have customers, I can assure you of that. The customer base is expanding slowly for a number of reasons. Number one, of course, we were out of the market for 17 years waiting to get our waiver approved. In the meantime, of course, the laws were changed in the United States. Oxygenates were brought in. So there is significant octane capacity in the U.S. gasoline market. This is the market we have to compete in. It has been very slow.

Depuis 20 ans, le Canada est un leader dans le domaine des carburants antipollution qui sont peu coûteux et sans danger pour les raffineries. Ce carburant ne coûte pas beaucoup en usine ou en matériel. Je ne comprends pas pourquoi le Canada se contente de dire qu'il fait cavalier seul et que les compagnies automobiles lui ordonnent d'abandonner.

Aux dernières nouvelles, les États-Unis faisaient encore partie de l'OCDE et l'usage du MMT est autorisé là-bas.

Le sénateur Rompkey: Non.

M. Hicks: Si. Mais pas autant que nous le souhaiterions.

M. Wilson: Nous en vendons, sénateur.

Le sénateur Spivak: Aux États-Unis?

M. Wilson: Nous en vendons aux États-Unis et il est ajouté à l'essence sans plomb. Nous avons des clients à l'heure actuelle.

M. Hicks: L'un des problèmes avec les autres pays, c'est que le reste de la planète attend de voir ce que va décider l'EPA américaine. Ce n'est qu'après avoir parlé d'une poursuite que l'EPA a homologué le MMT en décembre 1995. Ce produit n'est légal aux États-Unis que depuis un peu plus d'un an. Beaucoup des pays dont vous parlez, comme la Bulgarie et d'autres petits pays qui l'utilisent, attendaient de voir ce que l'EPA allait faire. Pour une raison ou pour une autre, ils veulent convertir leurs raffineries pour atteindre de façon moins coûteuse un certain indice d'octane.

Beaucoup de pays de l'OCDE ont fait ce que le Canada a choisi de ne pas faire. C'est-à-dire que lorsqu'ils ont décidé d'éliminer graduellement l'essence avec plomb, ils ont choisi de faire du raffinage plus rigoureux et ont consacré plus d'argent aux usines et au matériel et ont produit des essences à teneur aromatique et carcinogène beaucoup plus élevée, contrairement au Canada, qui a adopté le MMT et a évité ces problèmes.

Il y a un autre pays de l'OCDE qui commence à s'en servir, et c'est le Mexique. Actuellement, au moment où on se parle, les trois partenaires de l'ALÉNA utilisent le MMT.

Le président: Il existe une certaine confusion au comité sur la question de savoir si le MMT est effectivement en usage aux États-Unis. La question a été soulevée à plusieurs reprises. Nous avons entendu des réponses contradictoires. Vous êtes le témoin tout désigné pour nous répondre puisque vous monopolisez le marché. Quelle est la situation de votre produit aux États-Unis, surtout en ce qui concerne le volume des ventes?

M. Wilson: Nous avons des clients, je peux vous l'assurer. Notre clientèle s'agrandit lentement, mais il y a des raisons à cela. La première, c'est que nous avons été absents du marché pendant 17 ans à attendre que notre dispense soit approuvée. Entre-temps, il va sans dire, les lois ont changé aux États-Unis. On a commencé à se servir des composés oxygénés. On produit donc beaucoup d'essence à indice élevé d'octane sur le marché américain. Et c'est sur ce marché qu'il nous faut livrer la concurrence. Cela a été très lent.

In addition, of course, the action of the Canadian government has had a dampening effect on our customer base in the U.S. and around the world.

Mr. Hicks: In addition to the auto companies.

Mr. Wilson: They continue to be very vocal. Naturally, some of our customer base is not developing as quickly as we would like it to. We do have customers in the United States, I can assure you of that.

As far as the commercial volumes we sell in the United States, that is proprietary information. We cannot divulge that information. However, I can assure you MMT is being used in the United States.

The Chairman: Are you banned in California?

Mr. Wilson: California has the same process as the rest of the U.S. You have to get a waiver for approval to use MMT in their gasoline. We have not approached the State of California. We can at any time, but we have chosen not to do that at this time.

The Chairman: At this point in time you cannot sell MMT in California?

Mr. Hicks: We cannot sell it in California and we cannot sell it in areas where reformulated gasoline is required. That is about another 15 per cent of the market. Reformulated gasoline also requires another waiver process.

With regard to approval for use in 100 per cent of fuel in the United States, we have a waiver that is in effect for 85 per cent of the market, and we have yet to achieve waivers in California and for reformulated gasoline areas.

Senator Rompkey: I want to ask about the discrepancy between your study with regard to the NO_x emission reduction and what we heard from the Canadian Petroleum Products Institute yesterday. They claim there is an 8 per cent reduction in NO_x emissions whereas your study claims there is a 20 per cent reduction in NO_x emissions. The University of Waterloo also reviewed your study and concluded that your claims with respect to NO_x emissions were unfounded.

Senator Buchanan: Do you have that study?

Senator Rompkey: Do I have it in front of me?

Senator Buchanan: Is it here?

Senator Rompkey: It was referred to yesterday.

Senator Kenny: It is in our kit and available to the committee. It is part of the books I tabled for you. They are back here and they have been distributed to your office.

Mr. Wilson: I would ask Mr. Roos to address the first part of the question. When we come to the University of Waterloo study, I would like to say something.

Et puis, les mesures du gouvernement canadien ont atténué l'ardeur de nos clients aux États-Unis et ailleurs dans le monde.

M. Hicks: Sans compter les fabricants d'automobiles.

M. Wilson: Ils sont encore très bruyants. Évidemment, notre clientèle ne s'élargit pas aussi rapidement que nous le voudrions. Mais nous avons des clients aux États-Unis, je vous l'assure.

Pour ce qui est du volume de nos ventes aux États-Unis, c'est un renseignement confidentiel. Je ne peux pas le révéler. Mais je peux vous assurer que le MMT est utilisé aux États-Unis.

Le président: Le produit est-il interdit en Californie?

M. Wilson: La filière est la même en Californie qu'ailleurs aux États-Unis. Il faut obtenir une dispense pour mettre du MMT dans l'essence là-bas. Nous ne sommes pas entrés en communication avec l'État de la Californie. Nous pourrions le faire n'importe quand, mais nous avons décidé de nous en abstenir pour le moment.

Le président: À l'heure actuelle, vous n'avez pas le droit de vendre du MMT en Californie?

M. Hicks: Nous ne pouvons pas le vendre en Californie ni dans les endroits où l'on exige de l'essence reformulée. Cela représente environ 15 p. 100 du marché. L'essence reformulée exige une autre dispense.

En ce qui concerne l'autorisation de l'utiliser dans la totalité des carburants aux États-Unis, nous avons une dispense qui représente 85 p. 100 du marché et il nous reste encore à en obtenir en Californie et dans les régions qui exigent l'essence reformulée.

Le sénateur Rompkey: Je veux vous interroger au sujet de l'écart entre votre étude sur la réduction des émissions d'oxydes d'azote et ce que nous avons entendu hier de la bouche des représentants de l'Institut canadien des produits pétroliers. Ces derniers prétendent qu'il y a réduction de 8 p. 100 des émissions d'oxydes d'azote, tandis que dans votre étude on prétend qu'il y a une réduction de 20 p. 100 de ces oxydes. L'Université de Waterloo a également examiné votre étude et conclut que vos prétentions relativement aux émissions d'oxydes d'azote ne sont pas fondées.

Le sénateur Buchanan: Avez-vous cette étude?

Le sénateur Rompkey: Vous demandez si je l'ai ici même?

Le sénateur Buchanan: Est-elle ici?

Le sénateur Rompkey: Il en a été fait mention hier.

Le sénateur Kenny: Elle est dans notre trousse et à la disposition du comité. Cela fait partie des documents que j'ai déposés à votre intention. Nous les avons ici et on les a fait parvenir à votre bureau.

M. Wilson: Je demanderai à M. Roos de répondre à la première partie de la question. Quand il sera question de l'étude de l'Université de Waterloo, j'aurai quelque chose à ajouter.

Mr. Roos: I heard yesterday the CPPI reference to an 8-per-cent reduction in NO_x . I believe they pointed to the same memo I am holding here, from John Holly of the EPA, where they looked at all the data submitted to them on MMT use and emissions, including data submitted by Ford Motor Company. This is all the same data, the 20 per cent and the 8 per cent. It is what you are comparing it to that is different. In the case of 8 per cent, which is used by EPA, they are taking the reduction, which is a certain amount of NO_x , and they are saying, "What is that compared to the standard?" The standard is much higher. Therefore, you are comparing it to the standard itself. They are comparing the 8-per-cent reduction to the standard to which the car has been certified. The 15-to-20-per-cent reduction that I was quoting contains the same amount of NO_x , but I am comparing it to vehicles that are not using MMT in fuel. The difference, in practical terms, is if you have two cars running down the middle of the conference room here and you are looking at the emissions they are putting into the room, you have one car putting out one amount, your base fuel, and your MMT car will be putting out 20 per cent less compared to this vehicle. As to the EPA's and CPPI's comparison, the 8 per cent, they said, "Let's look at what that difference is and compare it to the regulatory standard." They are the same numbers; it is just a different basis they are using for the comparison. That is why there is a difference in the numbers.

Mr. Hicks: The important thing to note, whether it is the 5-per-cent figure Environment Canada came up with at one point, the 8-per-cent figure the EPA has come up with, or the 15-per-cent to 20-per-cent figures, is that it is moving NO_x reductions the wrong way. Even a 5-per-cent or 8-per-cent increase, which you would get immediately if you removed MMT from gasoline, is a huge NO_x increase. The Government of Canada has no plan to recapture the NO_x increase if MMT is banned.

Mr. Roos: I will add to the discussion of what 8 per cent means. Let us take that number. An 8-per-cent reduction in NO_x is much more than the reduction the EPA is asking for in the year 2001. It is just not achievable through any other fuel reformulations. You heard the CPPI talking about the billions of dollars from sulphur reduction. This 8 per cent is a real number.

Senator Rompkey: They also talked in the context of other emissions. I remember them saying that what you lose on the roundabouts you make up on the swings. If you reduce NO_x emissions, you increase the emissions of other substances. They claim they can regulate that one way or the other. Their testimony was in the context of all emissions, not just NO_x emissions. I am no expert and I am not sure I fully understand.

M. Roos: J'ai entendu hier les représentants de l'ICPP mentionner une réduction de 8 p. 100 des oxydes d'azote. Je pense qu'ils se référaient au même mémoire que j'ai ici en main, signé par John Holly de l'EPA, dans lequel l'agence américaine a examiné toutes les données qui lui ont été présentées sous leur utilisation et les émissions de MMT, y compris les données présentées par la société Ford. Ces deux chiffres de 20 p. 100 et de 8 p. 100 sont fondés sur les mêmes données. La différence s'explique par l'autre élément de comparaison. Dans le cas du 8 p. 100, l'EPA compare la réduction, portant sur une certaine quantité d'oxydes d'azote, et se demande comment cela se compare à la norme. La norme est beaucoup plus élevée. Par conséquent, on compare le résultat net à la norme elle-même. On compare la réduction de 8 p. 100 à la norme pour laquelle le véhicule a été certifié. Quant à la réduction de 15 p. 100 à 20 p. 100 dont j'ai parlé, la quantité d'oxydes d'azote demeure la même, mais on fait la comparaison avec des véhicules qui ne consomment pas de l'essence au MMT. En pratique, c'est comme si l'on avait deux voitures qui roulaient dans cette salle de conférence ici même et que l'on examinait les émissions que ces véhicules rejettent dans la pièce; une voiture en rejette une certaine quantité, pour l'essence de base, tandis que l'autre voiture, qui roule à l'essence au MMT, en rejette 20 p. 100 de moins. Quant à la comparaison faite par l'EPA et l'ICPP, eux disent «Voyons quelle différence on peut mesurer par rapport à la norme fixée par règlement». Ce sont donc les mêmes chiffres; on se trouve simplement à faire une comparaison différente. C'est ce qui explique que les chiffres sont différents.

M. Hicks: Ce qu'il importe de retenir, que ce soit le chiffre de 5 p. 100 calculé par Environnement Canada à un moment donné, ou bien le chiffre de 8 p. 100 cité par l'EPA, ou encore un chiffre de 15 p. 100 ou 20 p. 100, c'est que de toutes manières, la réduction des oxydes d'azote évoluent dans le mauvais sens. Même une augmentation de 5 p. 100 ou 8 p. 100, qui s'appliquerait immédiatement dès l'élimination du MMT de l'essence, est une énorme augmentation. Le gouvernement du Canada n'a aucun plan pour compenser l'augmentation d'oxydes d'azote advenant l'interdiction du MMT.

M. Roos: Je voudrais ajouter un mot sur la signification de ce 8 p. 100. Examinons ce chiffre. Une réduction de 8 p. 100 des émissions d'oxydes d'azote, c'est beaucoup plus que ce que l'EPA exige pour l'an 2001. C'est tout simplement impossible à obtenir au moyen d'une autre formule quelconque de carburant. L'ICPP vous a parlé des milliards de dollars provenant de la réduction du soufre. Ce 8 p. 100, c'est un chiffre impressionnant.

Le sénateur Rompkey: Ils ont également mis cela en contexte, en parlant d'autres émissions. Je me rappelle qu'ils nous disaient que ce que l'on perd d'un côté, on peut le rattraper de l'autre. Si l'on réduit les émissions d'oxydes d'azote, on augmente du même coup les émissions d'autres substances. Ils prétendent que l'on peut réglementer dans un sens ou dans l'autre. Leur témoignage portait sur l'ensemble des émissions, pas seulement celles d'oxydes d'azote. Je ne suis pas spécialiste et je ne suis pas sûr de comprendre tout à fait.

Mr. Wilson: Our data show there is no significant difference in hydrocarbons or CO emissions when you compare the MMT fuel and the clear fuel. What you do see is this 15-to-20-per-cent decrease in NO_x emissions.

Senator Rompkey: And the Waterloo study?

Mr. Wilson: We became aware of the Waterloo study at the October House committee hearings when that report was tabled. We had not seen it before. We immediately asked one of our consultants, Environ — whose representative incidentally has asked to appear before this committee and I am sure she would be delighted to talk in more detail about the University of Waterloo study — to review that study. She immediately found that the data that they had been supplied was incomplete. She sent them the complete data. They did a further analysis. We wanted to have our consultant, Environ, get together with the University of Waterloo to discuss the technical aspects of their evaluation. An attempt was made to meet with the two authors. This started, I believe, around February of 1996. Eventually, after many phone calls, our consultant was informed that they could not meet with her until they got approval from General Motors, who had contracted the study. General Motors, to the best of our knowledge, must never have released the University of Waterloo to sit down with our consultant to discuss these differences. Again, it is stonewalling. We want to sit down and discuss these differences. They would not come forward. General Motors would not allow their consultant to sit down with us.

Senator Cochrane: We had before us yesterday people from Ford and other large car manufacturers. I wish I had had this information before me yesterday because your document from your people at Ethyl Canada Inc. is dated October 11, 1996.

Mr. Wilson: And the title?

Senator Cochrane: The title is "MMT and On-Board Diagnostic Evaluation of Engine Misfires".

Mr. Wilson: Yes, I am familiar with that.

Senator Cochrane: That is a more recent copy, that is 1996. In that document, you quoted a Ford official as saying:

... we have, over a number of years, looked at MMT contaminated plugs, and, so far, we have been unable to find one that actually had a problem.

Now, Mr. Hutchins from Ford does not know anything about this quotation.

Senator Rompkey: And disagrees.

Senator Cochrane: He disagrees with it. Can you tell me where you got this?

M. Wilson: Nos données montrent qu'il n'y a aucune différence sensible des émissions d'hydrocarbures ou de monoxyde de carbone quand on compare la combustion d'essence au MMT et d'essence sans cet additif. La seule différence, c'est cette diminution de 15 p. 100 à 20 p. 100 des émissions d'oxydes d'azote.

Le sénateur Rompkey: Et l'étude de Waterloo?

M. Wilson: Nous avons été mis au courant de l'étude de Waterloo au moment des audiences du comité de la Chambre, en octobre dernier, alors que ce rapport a été déposé. Nous ne l'avions jamais vu auparavant. Nous avons immédiatement demandé à l'un de nos experts conseils, la firme Environ — soit dit en passant, la représentante de cette firme a demandé à comparaître devant le comité et je suis certain qu'elle serait ravie de vous entretenir de façon détaillée de l'étude de l'Université de Waterloo — d'examiner cette étude. Elle a immédiatement constaté que les auteurs de l'étude disposaient de données incomplètes. Elle leur a fait parvenir les données complètes. Ils ont fait une nouvelle analyse. Nous voulions que notre experte conseil de la firme Environ, rencontre les gens de l'Université de Waterloo pour discuter des aspects techniques de leur évaluation. Une tentative a été faite pour rencontrer les deux auteurs de l'étude. Je crois que c'était vers février 1996. En fin de compte, après de nombreux appels téléphoniques, ils ont fait savoir à notre experte conseil qu'ils ne pouvaient pas la rencontrer avant d'obtenir l'approbation de General Motors, qui avait commandé l'étude. À notre connaissance, General Motors n'a jamais autorisé les gens de l'Université de Waterloo à rencontrer notre experte conseil pour discuter des différences observées. Encore une fois, ils se dérobent. Nous voulons les rencontrer pour discuter de ces différences. Ils refusent. General Motors refuse de permettre à ces experts conseils de nous rencontrer.

Le sénateur Cochrane: Nous avons reçu hier des représentants de Ford et d'autres grands fabricants de véhicules automobiles. J'aurais aimé avoir ces renseignements sous la main hier, parce que le document de Ethyl Canada Inc. est daté du 11 octobre 1996.

M. Wilson: Et le titre?

Le sénateur Cochrane: Il est intitulé «Le MMT et l'évaluation du système de diagnostic de bord des ratés du moteur».

M. Wilson: Oui, je connais ce document.

Le sénateur Cochrane: C'est un exemplaire plus récent, qui date de 1996. Dans ce document, vous citez un officiel de Ford qui aurait dit:

[...] sur une période de plusieurs années, nous avons examiné des bougies encrassées par le MMT et, jusqu'à maintenant, nous n'avons pas réussi à en trouver une seule qui ait fait défaut.

Maintenant, M. Hutchins, de la compagnie Ford, n'a jamais entendu parler de cette citation.

Le sénateur Rompkey: Et il n'est pas d'accord.

Le sénateur Cochrane: Il n'est pas d'accord. Pouvez-vous me dire où vous avez trouvé cela?

Mr. Wilson: Mr. Hutchins is Chief Executive Officer for Ford Canada?

Senator Cochrane: Yes.

Mr. Wilson: I would like Dr. Roos to address that because it is pertinent to the quotation.

Mr. Roos: I believe the quote came from a technical conference on spark plugs. An issue arose about MMT and spark plugs. The scientist is recorded in the proceedings from that conference.

Senator Cochrane: A Ford official?

Mr. Roos: A Ford scientist, yes.

Senator Cochrane: And that was 1996?

Mr. Roos: The conference date, I believe, was 1995. It was late 1995. That is dated 1996.

Mr. Wilson: I do not think it is unusual for the Chief Executive Officer not to know what one of his scientists has said at a technical conference.

Mr. Roos: It is an example of our concern that one group is saying one thing about the data and the chief executive has another group of data. This has always been our concern. You hear one statement and then you go to a technical conference where people are talking about the work they do, and you hear a different statement. If their data were put on the table and reviewed, perhaps that could be reconciled.

Senator Cochrane: He did not know anything about it. I would like to have pursued that as well. If this gentleman was quoted about spark plugs at a spark plug technical conference, then he must know something about it.

Mr. Roos: He should be one of their experts, yes.

The Chairman: Do you have the name of that scientist?

Mr. Roos: Not off the top of my head, but I could get that for you.

The Chairman: Perhaps you would do that and advise us.

Senator Whelan: I am not an expert in this area, but after listening to experts from the auto industry and from Ethyl Corporation, I would not want to say there has been a bunch of liars in this room, but we are certainly confused about the evidence. Some of the accusations have been strong. One of the things you are doing which I do not like is holding a sledgehammer over our head. I dealt with three Secretaries of Agriculture of the United States of America during my career of 12 years as the minister in Canada.

We always got along very well before NAFTA. Now you are holding out the hammer and saying, "If you are not good, we will drop it on you." That is a threat and I do not like it at all. That is not the way we have done business.

Who owns Ethyl Corporation?

Mr. Hicks: It is a publicly traded company. Stockholders own it.

M. Wilson: M. Hutchins est le chef de la direction de Ford Canada?

Le sénateur Cochrane: Oui.

M. Wilson: Je vais demander à M. Roos de répondre à cette question, parce que c'est pertinent à la citation.

M. Roos: Je crois que cette citation est tirée d'une conférence technique sur les bougies d'allumage. Il y avait désaccord au sujet de l'effet du MMT sur les bougies d'allumage. Le scientifique en question est cité dans le compte rendu de cette conférence.

Le sénateur Cochrane: Un officiel de chez Ford?

M. Roos: Un scientifique de chez Ford, oui.

Le sénateur Cochrane: Et c'était en 1996?

M. Roos: Je crois que la conférence a eu lieu en 1995. C'était à la fin de 1995. Ceci est daté de 1996.

M. Wilson: Je ne crois pas qu'il soit inhabituel que le chef de la direction ne soit pas au courant de ce que l'un des ses scientifiques a dit à une conférence technique.

M. Roos: C'est un exemple de ce qui nous préoccupe dans tout cela; un groupe présente des données et en tire des conclusions, tandis que le chef de la direction s'appuie sur des données différentes. Cela nous a toujours préoccupés. Vous entendez une déclaration et ensuite, vous allez à une conférence technique où les gens parlent de leurs travaux et vous entendez un énoncé différent. S'ils mettaient leurs données sur la table pour qu'on puisse les examiner, peut-être pourrait-on concilier tout cela.

Le sénateur Cochrane: Je ne savais rien de cela. J'aurais voulu approfondir cette question également. Si ce monsieur a été cité au sujet des bougies d'allumage à une conférence technique portant précisément sur les bougies, alors il doit s'y connaître en la matière.

M. Roos: Il doit être l'un de leurs spécialistes, oui.

Le président: Connaissez-vous le nom de ce scientifique?

M. Roos: Je n'en suis pas certain, mais je pourrais vous l'obtenir.

Le président: Je vous demanderais de nous le communiquer.

Le sénateur Whelan: Je ne suis pas expert en la matière, mais après avoir écouté des experts de l'industrie de l'automobile et de la société Ethyl, je n'oserais pas dire qu'il y a une bande de menteurs dans cette pièce, mais chose certaine, nous ne savons plus quoi penser des témoignages. Certaines accusations ont été assez catégoriques. Il y a une chose qui me déplaît, c'est que vous nous menacez d'une massue. J'ai eu affaire à trois secrétaires de l'Agriculture des États-Unis d'Amérique pendant mes 12 années à titre de ministre du gouvernement du Canada.

Nous nous sommes toujours très bien entendus, avant l'ALÉNA. Aujourd'hui, vous brandissez cette massue et dites «si vous n'êtes pas sage, nous allons vous assommer»; c'est une menace et je n'aime pas cela du tout. Ce n'est pas de cette façon que nous avons coutume de faire des affaires.

Qui possède la société Ethyl?

M. Hicks: C'est une compagnie cotée en bourse qui appartient à ses actionnaires.

Senator Whelan: Is there no big oil company which owns a majority of the shares?

Mr. Hicks: No, sir.

Senator Whelan: Could Ethyl Corporation be taken over by anyone else?

Mr. Hicks: Presumably, if you buy enough shares.

Senator Whelan: It is not like Cargill, for instance? No one can ever take over Cargill, or a couple of other big companies of which I am aware, due to the way they are set up.

Mr. Hicks: It is a publicly traded corporation.

Senator Whelan: How much have you invested in facilities in Canada?

Mr. Wilson: We have a manufacturing site at Corunna where we manufacture a certain improver for diesel fuel and blend other products such as MMT.

Senator Whelan: Is that the only plant you have in North America that makes MMT?

Mr. Wilson: We do not manufacture MTT at our Corunna plant site.

Senator Whelan: Where do you manufacture it?

Mr. Wilson: At our site in Orangeburg, South Carolina.

Senator Whelan: So they use MMT in the gasoline in South Carolina?

Mr. Wilson: It is being used in the United States, yes.

Senator Whelan: Many of the companies, including Amoco, Anchor Gasoline, ARCO, BP, Chevron, Exxon, Hess, Marathon, Mobile, Pennzoil, Phillips, Shell, Sun and Texaco, have sent letters to the EDF stating that they are not currently using MMT in U.S. gasoline. They say:

If adequate, independent testing shows MMT to be safe, we wouldn't oppose its use, but Ethyl should responsibly suspend marketing MMT until health studies are completed...

They go on to say that if they did use it, they would mark the pumps and tell their consumers. Do you know if the pumps are marked in the states that are selling this, telling the customers that the gas contains MMT?

Mr. Hicks: I think what you are reading from is what EDF would like them to do. Those companies responded to an Environmental Defence Fund survey saying that they did not intend to use MMT at this time.

Mr. Wilson: That was almost a year ago.

Le sénateur Whelan: N'y a-t-il pas une grosse société pétrolière qui en possède la majorité des actions?

M. Hicks: Non, monsieur.

Le sénateur Whelan: La société Ethyl pourrait-elle être absorbée par une autre entreprise?

M. Hicks: Je le suppose, il suffit d'acheter suffisamment d'actions.

Le sénateur Whelan: Ce n'est pas comme Cargill, par exemple? Personne ne pourra jamais s'emparer de Cargill ou de quelques autres grandes entreprises que je connais, à cause de la façon dont elles sont constituées.

M. Hicks: C'est une compagnie dont les actions sont cotées en bourse.

Le sénateur Whelan: Combien avez-vous investi dans des installations au Canada?

M. Wilson: Nous avons une usine à Corunna dans laquelle nous fabriquons un certain additif pour le carburant utilisé dans les moteurs diesel et nous mélangeons aussi d'autres produits comme le MMT.

Le sénateur Whelan: Est-ce votre seule usine en Amérique du Nord où l'on fabrique du MMT?

M. Wilson: Nous ne fabriquons pas de MMT à notre usine de Corunna.

Le sénateur Whelan: Où donc le fabriquez-vous?

M. Wilson: À notre usine d'Orangeburg, en Caroline du Sud.

Le sénateur Whelan: On utilise donc de l'essence au MMT en Caroline du Sud?

M. Wilson: On l'utilise aux États-Unis, oui.

Le sénateur Whelan: Beaucoup de compagnies, dont Amoco, Anchor Gasoline, ARCO, BP, Chevron, Exxon, Hess, Marathon, Mobile, Pennzoil, Phillips, Shell, Sun and Texaco ont envoyé à l'EDF des lettres disant qu'elles ne vendent pas actuellement d'essence au MMT aux États-Unis. Je cite:

Si des essais suffisants et indépendants démontrent que le MMT est sûr, nous n'avons aucune objection à son utilisation, mais Ethyl devrait agir de façon responsable et suspendre la vente du MMT en attendant que des études soient menées à bien sur les répercussions en matière de santé [...]

Les auteurs ajoutent que s'ils utilisaient le produit, ils l'indiqueraient clairement sur les pompes pour avertir les consommateurs. Savez-vous si l'on indique sur les pompes à essence aux États-Unis que l'on vend ce produit, si l'on avertit les consommateurs que l'essence contient du MMT?

M. Hicks: Je crois que ce que vous lisez, c'est ce que l'EDF voudrait que les pétroliers fassent. Ces compagnies ont répondu à un questionnaire du Environmental Defence Fund, disant qu'elles n'avaient pas l'intention d'utiliser le MMT pour le moment.

M. Wilson: C'était il y a près d'un an.

Mr. Hicks: EDF goes on to ask them, should they start using it, would they label their pumps, and the EDF did not get any response on that issue from the oil companies.

Senator Whelan: I was the parliamentary secretary to the minister when we set up our department of the environment in Canada. We were the second nation in the world to do so.

Your presentation prompts me to quote again from this paper:

In 1925, despite protests from the public health community, Ethyl began selling lead additives for gas, with devastating results for the nation's health. Now, 70 years later, Ethyl is again disregarding health concerns and selling MMT without first obtaining adequate toxicity information.

I have not read all the evidence, but in 1925 you said the same thing, that lead was perfectly safe, and we know how bad it was. It is still in our land and our communities.

You are saying the same thing here again. I have talked to Dr. Donaldson from Queen's University and to Dr. Labella. They are very concerned about what manganese can do. You are saying that a tiny amount cannot be harmful. As I said the other day, a tiny amount of poison from a honey bee can be devastating.

You speak about the problem from manganese in subways, et cetera. I do not think we should contribute in any way when we do not know more about it.

I have strong reservations about this. The biggest consumers in the world of your product are telling you that they want a different product. Imagine a restaurateur, for instance, saying, "Yes, there is pepper in your soup. Eat it." That is what you are doing. You are saying, "There is MMT in your gasoline. You may not like it, but you must take it." I cannot believe this is taking place in our society today. I cannot believe that you cannot come up with something different. It is incomprehensible to me that this is taking place and that this committee is even listening to this.

The Chairman: I am sorry, Senator Whelan, but I think we are getting a little carried away. The witnesses should have the opportunity to respond to your allegations.

Senator Whelan: After you let other members of this committee run wild and interject, I take offence at what you are saying to me.

The Chairman: I am sorry if you take offence, but the witnesses are not here to be hectorated. They are here to give us information. That is the purpose of the committee. I think the witnesses are entitled to defend their position. Questions are in order. We are here to learn, not to lecture.

Senator Whelan: We have been lectured to for over an hour.

M. Hicks: L'EDF leur demande aussi, dans l'éventualité où ces compagnies décideraient de vendre ce produit, si elles étiquetteraient leurs pompes en conséquence, et l'EDF n'a pas obtenu de réponse à cette question de la part des compagnies pétrolières.

Le sénateur Whelan: J'ai été secrétaire parlementaire du ministre quand nous avons créé notre propre ministère de l'Environnement au Canada. Nous étions le deuxième pays au monde à le faire.

Votre présentation m'incite encore une fois à citer ce document:

En 1925, en dépit des protestations émanant du milieu de la santé publique, Ethyl a commencé à vendre des additifs au plomb pour l'essence, avec des résultats catastrophiques pour la santé de la nation. Aujourd'hui, 70 ans plus tard, Ethyl ne tient toujours aucun compte des préoccupations en matière de santé et vend du MMT sans avoir d'abord obtenu des renseignements valables sur la toxicité de ce produit.

Je n'ai pas lu tous les témoignages, mais en 1925, vous avez dit la même chose, à savoir que le plomb était absolument sûr, alors que nous savons maintenant à quel point c'était mauvais. Notre territoire, nos localités en sont encore imprégnées.

Vous nous dites encore la même chose. J'en ai parlé à M. Donaldson de l'Université Queen's et à M. Labella. Ils sont très inquiets au sujet du manganèse. Vous dites qu'une quantité minuscule ne peut être nuisible. Comme je l'ai dit l'autre jour, une quantité minuscule de poison tiré d'une abeille peut être foudroyante.

Vous parlez du problème du manganèse dans le métro, et cetera. Je ne crois pas que nous devrions y contribuer le moins du monde, alors même que nous n'en savons pas grand-chose.

J'ai de fortes réserves à ce sujet. Les plus gros consommateurs du monde de votre produit vous disent qu'ils veulent un produit différent. Imaginez un restaurateur, par exemple, qui dirait, «oui, il y a du poivre dans votre soupe, mangez-la». Voilà ce que vous faites. Vous dites «il y a du MMT dans votre essence; vous n'aimez peut-être pas cela, mais vous n'avez pas le choix». Je n'arrive pas à croire qu'une chose pareille arrive dans notre société d'aujourd'hui. Je ne peux pas croire que vous ne puissiez inventer un produit différent. Je trouve incompréhensible qu'une chose pareille arrive et que notre comité prête même l'oreille à ce genre de discours.

Le président: Je suis désolé, sénateur Whelan, mais je crois que nous nous laissons un peu emporter. Il faut donner au témoin la possibilité de répondre à vos allégations.

Le sénateur Whelan: Je m'offusque de ce que vous me dites, après avoir laissé les autres membres du comité digresser dans tous les sens et intervenir à tout propos.

Le président: Je suis désolé que vous en soyez offusqué, mais les témoins ne sont pas ici pour se faire sermonner. Ils sont ici pour nous renseigner. C'est le but du comité. Je crois que les témoins ont le droit de défendre leur position. Il convient de leur poser des questions. Nous sommes ici pour apprendre, pas pour leur faire la leçon.

Le sénateur Whelan: On nous a fait la leçon pendant plus d'une heure.

The Chairman: Would you care to respond?

Mr. Hicks: Under the existing statutory authority in the United States, the administrator of the EPA can remove MMT from the market in the United States if, in the judgment of the administrator, any emission product of such fuel or fuel additive causes or contributes to air pollution which may be reasonably anticipated to endanger the public health or welfare. We readily admit that EPA is concerned about manganese exposure. However, if the EPA has any evidence that there is any danger to the public health or welfare, it could move to remove MMT from the market right now.

Mr. Lynam: I would also like to comment that Health Canada has looked at this product and carried out risk assessment evaluations five to six times in the last 10 or 15 years that the product has been used. The most recent one was in December, 1994. I have commented on that. It is readily available. I believe that Health Canada will be testifying tomorrow. This element is biologically essential and the exposure information we have indicates that 99 per cent of the manganese that you take in comes from your diet and that the air contains a very small concentration. The manganese in the air from MMT is a small part of the airborne portion.

The Chairman: Do you wish to respond to the analogy to lead that has been made?

Mr. Wilson: No, sir.

Senator Whelan: Is it not true that the head of the EPA went further than what you described? Administrator Carol Browner said:

EPA believes that the American public should not be used as a laboratory to test the safety of MMT.

Mr. Hicks: Yes.

Senator Kinsella: I will raise a number of questions and let the panellists respond to them.

Yesterday, the president of Mercedes-Benz said, in reply to a question from me, that their engineers could not design an OBD device that would tolerate MMT. Can an OBD be designed to be MMT-tolerant?

Second, is it your view that the OBD-II device currently available is indeed MMT-tolerant?

Third, is it your view that a third-party is needed to adjudicate this matter of whether MMT gums up the OBD or, indeed, that a third-party study need be conducted on whether an OBD can be designed that would be tolerant of MMT?

There is also the question relative to the reduction of the amount of MMT in gas, as was proposed by the oil industry witnesses yesterday. You have alluded to the proposal that MMT be reduced from 18 to 8.6. Based on your data and your analysis of the data of others, what would be the impact of such a reduction on the hypothesis that others are advancing, namely, that

Le président: Voulez-vous répondre?

M. Hicks: Aux termes de la loi actuelle aux États-Unis, l'administrateur de l'EPA peut interdire le MMT aux États-Unis si, d'après son jugement, toute émanation de ce carburant ou de cet additif cause ou contribue à causer une pollution atmosphérique dont on peut raisonnablement prévoir qu'elle mettra en danger la santé ou le mieux-être du public. Nous admettons volontiers que l'EPA s'inquiète de l'exposition au manganèse. Toutefois, si l'EPA avait la moindre preuve qu'il y a le moindre danger pour la santé ou le mieux-être du public, elle pourrait interdire le MMT dès maintenant.

M. Lynam: Je voudrais aussi faire observer que Santé Canada a examiné ce produit et fait une évaluation du risque cinq ou six fois au cours des 10 ou 15 années d'utilisation de ce produit. L'étude la plus récente date de décembre 1994. J'en ai déjà parlé. C'est du domaine public. Je crois que Santé Canada témoignera demain. C'est un élément essentiel à la vie et d'après les renseignements que nous avons sur l'exposition, 99 p. 100 du manganèse que l'on absorbe provient du régime alimentaire, tandis que l'air en renferme une très faible concentration. Le manganèse provenant du MMT qui se trouve dans l'atmosphère ne représente qu'une faible partie de la quantité totale de cet élément dans l'air.

Le président: Souhaitez-vous répondre à l'analogie que l'on a faite avec le plomb?

M. Wilson: Non monsieur.

Le sénateur Whelan: N'est-il pas vrai que le chef de l'EPA est allé plus loin que vous ne le dites? L'administratrice Carol Browner a dit:

L'EPA croit que le public américain ne doit pas servir de laboratoire pour mettre à l'épreuve la sécurité du MMT.

M. Hicks: Oui.

Le sénateur Kinsella: Je vais poser un certain nombre de questions et laisser les membres du groupe y répondre.

Hier, le président de Mercedes-Benz a dit, en réponse à une question que je lui ai posée, que leurs ingénieurs ne pouvaient pas concevoir un dispositif de diagnostic de bord qui tolérerait le MMT. Est-il possible de concevoir un système OBD qui serait tolérant au MMT?

Deuxièmement, pensez-vous que le système de diagnostic intégré, deuxième version, actuellement disponible tolère le MMT?

Troisièmement, pensez-vous qu'une tierce partie soit nécessaire pour trancher cette question de savoir si le MMT encrasse le système de diagnostic intégré ou, encore, qu'une étude doit être menée par une tierce partie pour déterminer s'il est possible de concevoir un système qui tolérerait le MMT?

Il y a aussi la question de la réduction de la quantité de MMT dans l'essence, réduction proposée par les témoins du secteur pétrolier hier. Vous avez fait allusion à la proposition de réduire le MMT de 18 à 8.6. D'après vos données et votre analyse des données fournies par d'autres, quelles seraient les répercussions d'une réduction de cette nature compte tenu de l'hypothèse

MMT does gum up the OBDs? If MMT was reduced from 18 to 8.6, what would be the reduction in the gumming up, if that hypothesis valid?

I also wish to refer to the December 9, 1993, EPA decision referred to us by Mr. Hicks, wherein the EPA states that the emission control devices are not gummed up by MMT. What OBD device were they discussing? My understanding is that vehicles as of model year 1994 have the on-board diagnostic device. Is the diagnostic device to which the EPA in the United States was addressing in its decision of December, 1993, the same kind of OBD? Perhaps I could get clarification on that.

As well, have you had direct orders for MMT from American refineries — the 80 per cent about which you spoke a few moments ago — since you received permission in the United States to use MMT in the oil refineries? If so, what is the magnitude of those orders? Have you received any notice of intention by those refineries in the United States to buy MMT and add it into their product?

I also wish to refer to the NAFTA discussion that was raised. How does the argument that was advanced by some government supporters of this bill, that ethanol from products grown by Canadian farmers might yield a substitute for MMT, and the extent to which that would be a consideration in passing this bill, factor into your NAFTA challenge?

Those are all the questions that came to my mind. Perhaps you could respond to a few of them.

Mr. Wilson: I would ask Mr. Hicks to address the first question concerning the federal register.

Mr. Hicks: Let me take them in reverse order.

Ethanol, MMT, MTBE, and several other things are used by refiners to increase octane in gasoline. There has been a suggestion that if you get rid of MMT, then everyone would use ethanol to get their octane boost instead of MMT. In the United States, they use MTBE. We have done some study of the use of ethanol and MMT together and find that you actually get the best of both worlds.

One of the reasons ethanol was developed and is popular is that it reduces hydrocarbon emissions, whereas MMT does not have much of an impact on either. However, ethanol has a negative effect on NO_x emissions. It actually increases them, whereas MMT has a significant impact in reducing NO_x emissions. If you use ethanol and MMT together, even though you might have extra octane, you actually have lower emissions across the board in all three of the regulated emissions.

With regard to the kind of OBD that was before the EPA when it made its finding that MMT do not cause or contribute to the failure of emission control systems, it is important to understand the difference between the two systems. I will try to explain it. I am a layman. If I can understand it, I think anyone can.

avancée par d'autres, à savoir que le MMT encrasse bel et bien le système de diagnostic intégré? Si la quantité de MMT passait de 18 à 8.6, dans quelle mesure réduirait-on l'encrassement, si cette hypothèse tient?

J'aimerais aussi parler de la décision du 9 décembre 1993 de l'EPA qui nous a été soumise par M. Hicks, et où l'agence déclare que les dispositifs antipollution ne sont pas encrassés par le MMT. De quels systèmes de diagnostic intégré était-il question? Je crois savoir que les véhicules fabriqués de puis 1994 sont équipés de systèmes de diagnostic intégré. Est-ce que le dispositif dont parlait l'EPA dans sa décision de décembre 1993, est du même type que le système de diagnostic intégré? Peut-être pourriez-vous m'éclairer là-dessus.

En outre, avez-vous reçu des commandes directes de MMT de raffineries américaines — les 80 p. 100 dont vous avez parlé il y a un instant — depuis que vous avez reçu l'autorisation aux États-Unis d'utiliser le MMT dans les raffineries de pétrole? Le cas échéant, quelle est l'importance de ces commandes? Les responsables de ces raffineries aux États-Unis vous ont-ils fait part de leur intention d'acheter du MMT pour l'ajouter à leurs produits?

J'aimerais aussi revenir à la discussion de l'ALÉNA dont il a été question. Comment l'argument présenté par certains partisans ministériels de ce projet de loi selon lequel l'éthanol obtenu à partir de produits cultivés par des agriculteurs canadiens pourrait remplacer le MMT, et l'importance que cela pourrait avoir sur l'adoption du projet de loi, interviennent-ils dans votre contestation relative à l'ALÉNA?

Ce sont là toutes les questions que je voulais poser. Peut-être pourriez-vous répondre à quelques-unes d'entre elles.

M. Wilson: J'inviterais M. Hicks à répondre à la première question concernant le répertoire fédéral.

M. Hicks: Je vais répondre dans l'ordre inverse.

L'éthanol, le MMT, le MTBE et divers autres additifs sont utilisés par des raffineurs pour accroître l'indice d'octane dans l'essence. On a laissé entendre que si l'on se débarrassait du MMT, tout le monde utiliserait de l'éthanol au lieu du MMT pour augmenter l'indice d'octane. Aux États-Unis, on utilise du MTBE. Nous avons fait des études sur l'utilisation conjointe de l'éthanol et du MMT et nous avons constaté qu'on obtenait ainsi d'excellents résultats.

L'une des raisons pour lesquelles l'éthanol a été mis au point et se révèle populaire, c'est qu'il réduit les émissions d'hydrocarbures, tandis que le MMT n'a pas vraiment d'effet sur l'un ni sur l'autre. Toutefois, l'éthanol a un effet négatif sur des émissions d'oxydes d'azote. Il les augmente, tandis que le MMT contribue réellement à les réduire. Si l'on utilise conjointement l'éthanol et le MMT, même si cela accroît l'indice d'octane, on constate une réduction effective des trois émissions réglementées.

Pour ce qui est du type de système de diagnostic intégré dont traitait l'EPA quand elle a conclu que le MMT ne provoquait pas la défaillance des systèmes antipollution pas plus qu'il n'y contribuait, il importe de comprendre la différence entre les deux systèmes. Je vais essayer de les expliquer. Comme je suis un profane, si je peux le comprendre, tout le monde le peut aussi.

When we talk about OBD systems, as opposed to emission control systems, you must keep in mind that the on-board diagnostic system is just that. It just diagnoses a problem. It is a computer program, not hardware. Burned MMT comes into contact with the oxygen sensors that stick up into the exhaust stream after the exhaust comes out of the engine and goes through the catalyst. Basically, the oxygen sensor is there to help the fuel injector operate. It tells it whether the mixture is too lean or too rich. When the automakers were required to develop the OBD systems, they added another exhaust gas sensor after the catalyst, took measurements from both, and somehow calibrated it into a computer program that would state whether or not the catalyst is working.

It is a little misleading to say "gum up the OBD system". That is like saying "gumming up" a computer. MMT would never come in contact with the software or with the computer. The automakers are alleging that somehow we foul the exhaust gas sensors, which then send misleading information to the computer and the computer operates incorrectly. It is important to realize that those exhaust gas sensors — and the automakers passed one around here yesterday — are the very same pieces of hardware that have been on cars for 10 years. When carburetors were phased-out and fuel injectors came in, they had to have some sensor to regulate the fuel injector, and that was it. It was on all the cars in our fleet.

Yesterday, Environment Canada talked about our vintage 1988 fleet. It is vintage now, but it had exhaust gas sensors on it. If MMT fouls exhaust gas sensors now, it would have fouled them then. The actual hardware that was on during all our fleet testing and was the basis of the EPA finding in 1993 is basically the same as the present hardware.

The computer programs have gotten more sophisticated. CARB, the California Air Resources Board, is requiring the automakers to detect and measure more things. Therefore, the program is more sophisticated than it was in 1993 or 1994. Insofar as measuring the engine-out emissions and the catalyst-out emissions, it is the same hardware.

Mr. Roos: As Mr. Hicks pointed out, the oxygen sensors are the components in the vehicle which have direct contact with MMT fuel. They are being used the same way they have been used since 1988. The only difference is the way the computer now looks at the signal.

With your permission, I wish to pass around examples of oxygen sensors that have been removed from vehicles. These are from Ethyl's test vehicles. The only variable here is whether or not MMT was used in the fuel. In this case, we have six vehicles,

Quand nous parlons de systèmes de diagnostic intégré, par opposition à des systèmes de contrôle des émissions, il faut se rappeler qu'un système de diagnostic intégré n'est rien d'autre que cela. Il ne fait que diagnostiquer un problème. C'est un programme informatique, pas une pièce d'équipement. Après la combustion, le MMT entre en contact avec les détecteurs d'oxygène qui pointent dans le flux d'éjection une fois que les gaz d'échappement sortent du moteur et passent dans le catalyseur. En somme, le détecteur d'oxygène contribue au bon fonctionnement de l'injecteur de carburant. Il indique si le mélange est trop pauvre ou trop riche. Quand on a demandé aux constructeurs d'automobiles de concevoir les systèmes de diagnostic intégré, ils ont ajouté un autre détecteur de gaz d'échappement après le catalyseur, ont pris des mesures des deux et ont intégré ces données dans un programme informatique qui indique si le catalyseur fonctionne ou non.

Il est un peu trompeur de parler de l'encrassement du système de diagnostic intégré. C'est comme parler de l'encrassement d'un ordinateur. Le MMT n'entre jamais en contact avec le logiciel ni avec l'ordinateur. Les constructeurs d'automobile prétendent que d'une certaine manière nous leurrons les détecteurs de gaz d'échappement, qui à leur tour envoient de l'information erronée à l'ordinateur et celui-ci ne fonctionne donc pas comme il se doit. Il est important de comprendre que ces détecteurs de gaz d'échappement — et les constructeurs d'automobiles en ont fait circuler un ici hier — sont les mêmes pièces d'équipement qu'on installe sur les véhicules depuis dix ans. Quand on a graduellement supprimé les carburateurs et que les injecteurs de carburant ont fait leur apparition, les constructeurs ont dû recourir à un détecteur pour régulariser l'injecteur de carburant, et c'est ce qu'on a utilisé. Tout notre parc automobile en était équipé.

Hier, les représentants d'Environnement Canada ont parlé de notre parc automobile de 1988. Il est vétuste maintenant, mais ces véhicules étaient munis de détecteurs de gaz d'échappement. Si le MMT encrasse maintenant les détecteurs de gaz d'échappement, il l'aurait fait tout autant auparavant. L'équipement dont étaient effectivement munis les véhicules tout au long de la mise à l'essai de notre parc automobile, et celui sur lequel reposent les conclusions de 1993 de l'APE, correspond essentiellement à celui qu'on utilise actuellement.

Les logiciels sont de plus en plus perfectionnés. Le CARB, le California Air Resources Board, oblige les constructeurs d'automobiles à détecter et à mesurer davantage de choses. Par conséquent, le logiciel est plus perfectionné qu'il ne l'était en 1993 ou en 1994. Pour ce qui est de mesurer les émissions sortant du moteur et les émissions sortant du catalyseur, on utilise le même équipement.

M. Roos: Comme l'a signalé M. Hicks, les détecteurs d'oxygène sont les éléments du véhicule qui sont en contact direct avec le MMT. On les utilise de la même manière depuis 1988. La seule différence, c'est la façon dont l'ordinateur lit le signal.

Si vous le permettez, j'aimerais faire circuler des détecteurs d'oxygène qu'on a retirés de certains véhicules. Ceux-ci proviennent des véhicules d'essai Ethyl. La seule variable est l'utilisation ou la non-utilisation de MMT dans le carburant. En l'occurrence,

three running on fuel with MMT and three running on fuel without MMT. They would have accumulated approximately 176,000 kilometres. There is a picture and the hardware is coming around also. MMT is the only variable. The key, again, is performance. If they are performing properly, the emissions should be good. What we have here is a direct comparison of the performance of sets of sensors with MMT as the variable.

The table shows that the emissions are the same and the sensors are performing the same. When EPA considered the issue and made their conclusion, they were looking at just that: the operation of the hardware. They said it works fine. They looked at both the theoretical argument advanced by the auto companies and what the auto companies called their conclusive vehicle test. That was mentioned yesterday. In this case again it was one vehicle. They could not prove to the EPA that there was an impact on the OBD systems.

On the question about the future of on-board diagnostic designs, we do not see an impact on these on-board diagnostics. Essentially it is a sensor and it seems to be working fine. I do not imagine the auto companies need to redesign them. They have talked about changing on-board diagnostic designs mainly because the present system is not the best way to do it. Everyone will tell you that this is not technically the way they would like to do it but it is proven hardware so they use it. There is plenty of research going on about new ways of doing this, but those will be put in place mainly because the present system does not work so well, just because of its own merits or flaws.

Mr. Hicks: One of the other questions was about Mercedes-Benz. I do not know of anything that Mercedes-Benz has submitted anywhere on this issue.

They talk about 20 automobile companies having done this research and, independently, coming up with the same conclusions. Some of them have submitted what they claim is good data. The "Big Three" auto companies have done a lot. Toyota and Honda submitted data, but we have never seen any data from many of these 20. If they do not have to produce any data to prove their claims, it is easy for Mercedes to come and tell you that their systems do not work here in Canada and the only reason can be MMT.

Senator Kenny asked the auto dealers about warranty claims. The auto companies keep making these allegations about higher warranty claims, but they refuse to release the warranty data which they have given to Environment Canada. We filed many Access to Information Act requests. By and large, we have received a lot of information. However, the auto companies have continued to claim confidentiality, especially on the warranty data. We would love to see that information, and we think the committee ought to see it.

nous avons six véhicules, trois qui consomment du carburant contenant du MMT alors que les trois autres fonctionnent à l'aide d'un carburant sans MMT. Ils auraient parcouru environ 176 000 kilomètres. Il y a une photographie et la pièce d'équipement circule aussi. Le MMT est la seule variable. Ce qui compte, je le répète, c'est la performance. Si les véhicules fonctionnent adéquatement, les émissions devraient être acceptables. Nous avons ici une comparaison directe de la performance d'un ensemble de détecteurs, le MMT étant la seule variable.

Le tableau montre que les émissions sont les mêmes et que les détecteurs fonctionnent de la même manière. Quand l'APE a étudié ma question et a rendu sa décision, c'est exactement ce qu'elle examinait: le fonctionnement de l'équipement. Elle a déclaré qu'il fonctionnait bien. Elle a examiné l'argument théorique présenté par les constructeurs d'automobiles et qu'ils qualifiaient d'essai concluant de véhicules. On l'a mentionné hier. En l'occurrence il s'agissait d'un véhicule. Ils n'ont pas pu prouver à l'APE qu'il y avait une incidence sur les systèmes de diagnostic intégré.

Pour ce qui est de la conception future des systèmes de diagnostic intégré, nous ne prévoyons pas qu'elle s'en trouvera changée. Essentiellement, c'est un détecteur et il semble bien fonctionner. Je ne pense pas que les constructeurs d'automobiles doivent en modifier la conception. Ils ont parlé de modifier la conception des systèmes de diagnostic intégrés surtout parce que le système actuel n'est pas idéal. Tout le monde vous dira que ce ne n'est pas idéal sur le plan technique, mais c'est un équipement qui a fait ses preuves et on s'en sert donc. Il se fait énormément de recherche en vue de trouver de nouvelles façons de faire, et elles seront adoptées principalement parce que le système actuel ne fonctionne pas parfaitement, simplement en raison de ses propres mérites ou lacunes.

M. Hicks: Une autre question portait sur Mercedes-Benz. Je ne suis pas au courant de quoi ce soit que Mercedes-Benz aurait pu présenter à ce sujet.

Ils parlent de 20 compagnies automobiles qui auraient fait ces recherches chacune de son côté, et qui seraient parvenues aux mêmes conclusions. Certaines ont soumis ce qu'elles prétendent être des données sûres. Les «Trois grands» ont fait beaucoup d'études. Toyota et Honda ont soumis des données, et pour la majorité de ces 20 compagnies, je n'ai jamais vu la moindre donnée. Si ces compagnies n'ont pas besoin de produire des données pour prouver leurs assertions, Mercedes ne devrait avoir aucun mal à prétendre que si leurs systèmes ne fonctionnent pas au Canada, c'est uniquement à cause du MMT.

Le sénateur Kenny a posé des questions aux vendeurs d'automobiles au sujet des garanties. Les compagnies automobiles ne cessent de répéter qu'il y a plus de réparations sous garantie, mais elles refusent de communiquer les données sur les garanties qu'elles ont soumises à Environnement Canada. Nous avons fait de nombreuses demandes dans le cadre de la Loi sur l'accès à l'information. Dans l'ensemble, nous avons reçu une masse d'information. Toutefois, les compagnies d'automobiles continuent à se réclamer de la nécessité de la confidentialité, en particulier en ce qui concerne les réparations sous garantie. Nous

Senator Kenny: On a point of order, Mr. Wilson was asked a moment ago to tell us how many gallons of MMT were sold in the United States and whether any was sold in the States where the MMT is produced. We did not get an answer. The answer that came back from both of you was that that information is proprietary.

We are getting this from both sides. This is a difficult question for us to handle when both sides come to us and say they have information which is not being shared by other folks. You are not the only folks doing it. The other side is doing it as well.

Mr. Hicks: I hear what you are saying. As president of Ethyl Canada, Dave Wilson is following our normal corporate policy, which is the normal corporate policy of any manufacturer. That is, you do not reveal, for competitive reasons, how much of a product you sell and how much money you make off of it. However, we are willing, if the committee has such procedures, to give the members information on sales in the United States if we can do so on an *in camera* basis so that the information is not revealed more generally.

By the same token, I hope you will ask the auto companies to come forward with their data, especially warranty data, which they have refused to make public.

The Chairman: I do not think we can give you those assurances. The moment something is filed, with the Access to Information Act and so on, it would be available to the public.

I would like to go back to something very important in your explanation. I hope members of the committee will listen to this from an understanding point of view. You have said — and correct me if I am wrong — that these issues relating to spark plugs and sensors and the like have been around for a long time, that we have lived with MMT in Canada for 20 years, and that the results have always been a continuum.

Something has changed. MMT is not gumming up the works as we have been led to believe. Rather, it is sending out false signals now with the on-board diagnostic equipment from these areas. That is the problem. It is not the fact that things have changed particularly with respect to these pictures we are seeing of everything getting dirty.

Is that what you are saying, or am I misstating this?

Mr. Roos: I can only address the information that I understand, the data we have taken and the data which has been presented to us by auto companies. In the case of spark plugs, there were claims of spark plug problems in Canada. The claim was supported by warranty data that showed a much higher level of warranty claims. It was "sanitized" data, so I am not sure what the real numbers were. The claim was that there was some multiple of

aimerions beaucoup voir ces informations, et nous pensons que le comité devrait en être saisi.

Le sénateur Kenny: J'invoque le Règlement. Tout à l'heure, on a demandé à M. Wilson de nous dire combien de gallons de MMT étaient vendus aux États-Unis et de nous dire également si on vendait du MMT à des États où on produit du MMT. Nous n'avons pas eu de réponse. On s'est contenté de nous dire que cette information était réservée.

C'est une réponse qu'on nous fait des deux côtés. Cela nous pose beaucoup de difficulté quand des deux côtés on vient nous dire qu'on a des informations, mais qu'elles ne peuvent être communiquées. Vous n'êtes pas les seuls à le faire. Vos adversaires le font également.

M. Hicks: Je vous comprends très bien. En sa qualité de président d'Ethyl Canada, Dave Wilson applique la politique normale de notre société, une politique qui est la même pour n'importe quel fabricant. En effet, pour des raisons de concurrence, on ne révèle pas combien de produits on vend ou combien de bénéfices on fait. Toutefois, si c'est une procédure acceptable pour le comité, nous sommes tout à fait disposés à vous communiquer des informations sur les ventes aux États-Unis, mais à condition de pouvoir le faire à huis clos pour que ces informations n'aillent pas plus loin.

En même temps, j'espère que vous demanderez aux compagnies d'automobiles de vous communiquer les données qu'elles ont refusées de rendre publiques, et en particulier celles qui concernent les réparations sous garantie.

Le président: Je ne pense que nous puissions vous garantir cela. Dès qu'on fait une demande dans le cadre de la Loi sur l'accès à l'information, les renseignements deviennent automatiquement publics.

J'aimerais revenir sur un aspect très important de votre explication. J'espère que les membres du comité écouteront avec une attitude compréhensive. Vous avez dit, et reprenez-moi si je me trompe, que tous ces problèmes de bougies, de détecteurs, et cetera, existent depuis un certain temps, que nous avons du MMT au Canada depuis 20 ans, et que les résultats ont toujours été uniformes.

Quelque chose a changé. Le MMT n'encrasse pas les rouages comme on le prétendait. Au lieu de cela, il signale avec le système de diagnostics intégrés des problèmes qui n'existent pas. Voilà la difficulté. Ce n'est pas tellement que les choses ont changé par rapport à ces photographies où l'on voit que tout l'équipement s'encrasse.

C'est bien ce que vous dites, ou bien est-ce que je me méprends?

M. Roos: Je peux seulement vous parler des informations que je comprends, des données que nous avons recueillies et de celles qui nous ont été soumises par les fabricants d'automobiles. Dans le cas des bougies, on a prétendu qu'il y avait des problèmes de bougies au Canada. Cela était confirmé par les données selon lesquelles il y avait beaucoup plus de réparations sous garantie au Canada. C'était des données «arrangées» et je ne sais pas quels

the warranty claims in Canada versus the United States. It was broken down, in this example, by provincial regions.

We took that information and compared it to the amount of MMT used in that region. From Transport Canada or someone, there is a survey that shows, generally, how much is being used in those gasolines. Here are the examples: The average use of MMT in British Columbia was two times higher than in the Atlantic provinces, but warranty complaints in British Columbia were four times higher than in the Atlantic provinces. The average use of MMT in Ontario and Quebec was about the same as in the Atlantic provinces, but warranty complaints in the Atlantic provinces were almost ten times higher than in Ontario and Quebec. That is the information given to us. We find no correlation between the amount of MMT and these warranty claims.

On another issue, and I do not have the data because it is not released to us, General Motors itself admits that they have higher warranty claims in Canada on all components compared to the United States. That is why we say that there must be data which can be reviewed and analyzed for an MMT factor, if it is there.

With respect to the on-board diagnostic systems, you very correctly point out that the problem may be more subtle than just having a bunch of junk on the sensors. It may cause a slight change in the way that the sensor responds.

This was essentially the argument which was put forth by Ford in front of the EPA with a "one-car test" and a theoretical argument based on laboratory data. Ethyl has done quite a bit of work in that area. We have had outside experts look in that area. Ford's data and Ethyl's data together do not support the conclusion that this is occurring. You say, yes, you understand that, but this is why we want a third party to look at the data.

Every time someone has looked at the data, the same conclusion has been drawn but the data needs to be understood in that manner. That is both auto company data and Ethyl data.

Senator Kenny: Mr. Chairman, I did not understand the point that was being made. It may just be fatigue.

The Chairman: I do not think the answer was really responsive but I did not want to take more time.

Mr. Hicks gave an excellent explanation from a layman's point of view, in trying to understand the operation within a motor vehicle. I appreciated that but it left me with this point. He made comments that the spark plugs and the sensors and the light have been there in the same basic way for many years. Now we are bringing on new sophisticated equipment which is there to detect emissions. It is not hardware. It is not detecting very well. As a result, the warning systems are being fouled up for some reason. The pictures that we are seeing, with the red and brown manganese oxide, is really something which has been there forever. That is what I took from what you said.

étaient les chiffres véritables. On disait qu'au Canada il y avait beaucoup plus de réparations sous garantie qu'aux États-Unis. Dans cet exemple on donnait une répartition par province.

Nous avons pris ces informations et nous les avons comparées à la quantité de MMT utilisée dans la région. Il y a, à Transports Canada ou ailleurs, un relevé qui indique d'une façon assez générale, combien de MMT on utilise dans ces essences. En voici des exemples: on utilise en moyenne en Colombie-Britannique, deux fois plus de MMT que dans les provinces de l'Atlantique, mais en Colombie-Britannique, il y a quatre fois plus de réparations sous garantie que dans les provinces de l'Atlantique. En Ontario et au Québec, on utilise à peu près la même quantité de MMT que dans les provinces de l'Atlantique, mais dans celles-ci, il y a près de 10 fois plus de réparations sous garantie qu'en Ontario et au Québec. Voilà les informations que nous avons reçues. Nous ne voyons aucune corrélation entre la quantité de MMT et ces données sur les garanties.

D'autre part, je n'ai pas les données car on ne nous les a pas communiquées, la compagnie General Motors elle-même reconnaît qu'il y a plus de réparations sous garantie au Canada qu'aux États-Unis, et cela, à cause de tous ces facteurs. C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il doit exister des données permettant de déterminer un facteur MMT, si toutefois il existe.

En ce qui concerne les systèmes de diagnostic intégré, vous avez signalé à juste titre qu'il pourrait s'agir d'un problème plus subtil que l'encrassement des détecteurs. Cela pourrait changer très légèrement la façon dont ces détecteurs réagissent.

C'est d'ailleurs l'argument qui a été présenté par Ford devant l'EPA sur la base d'un test effectué sur une seule automobile et sur la base d'un argument théorique fondé sur des données de laboratoire. Ethyl a fait des recherches assez considérables dans ce domaine. Nous avons demandé à des experts de l'extérieur de se pencher sur la question. Les données de Ford et les données d'Ethyl mises ensemble ne confirment pas cette conclusion. Vous dites, oui, vous comprenez bien, mais c'est la raison pour laquelle nous voulons qu'une tierce partie se penche sur les données.

Chaque fois que quelqu'un a étudié ces données, on est parvenu à la même conclusion, mais les données doivent être comprises de cette façon-là. Je parle à la fois des données des compagnies d'automobile et des données d'Ethyl.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, je n'ai pas compris ce qu'on a expliqué mais je suis peut-être fatigué.

Le président: J'ai trouvé que la réponse n'en était pas vraiment une, mais je n'ai pas voulu prolonger encore.

M. Hicks nous a très bien expliqué, à nous qui ne sommes pas des spécialistes, comment fonctionne un véhicule à moteur. J'ai apprécié l'explication, mais il me reste cette question. Il a observé que les bougies, les détecteurs et les voyants lumineux existent depuis des années, pratiquement inchangés. Aujourd'hui, pour détecter les émissions on introduit du matériel nouveau plus sophistiqué. Ce n'est pas de l'équipement, et ça ne détecte pas très bien. À cause de cela, pour une raison quelconque, les systèmes d'avertisseurs se détraquent. L'oxyde de manganèse rouge et brun qu'on voit sur cette photographie a toujours été là. C'est ce que j'ai déduit en vous écoutant.

Mr. Hicks: When gasoline with MMT is combusted, the exhaust has this reddish brown tint to it. That has been the case for as long as MMT has been used.

When burned MMT comes into contact with something, it leaves a little residue. Gasoline without MMT will leave that carbon black. Gasoline with detergent additives may leave different things, but that is the distinctive imprint of gasoline containing MMT.

That was true before OBDs and exhaust gas sensors. Once exhaust gas sensors started to be used with fuel injectors, the fuel injectors got this tint to them.

Your point is, "Wait a minute. If this red tint is an indication of manganese deposits and the auto manufacturers are saying that manganese deposits keep the hardware from working, then why all of a sudden is it not working? Why did it not work 10 years ago when the EGO sensor was being used just for fuel injectors? Why does it stop working, theoretically, get gummed up, now that it is being used for OBD detection?" It does not make sense to me.

Senator Spivak: I am sure it is true that the manganese has been depositing there for 15 years and now the auto companies are upset because it is not functioning. However, the point is that the auto companies are saying they are now asked to come to a higher standard. The emissions cannot be what they were 15 years ago. Not only is the diagnostic system not responding well to the manganese, but the manganese is causing the car not to work in the same fashion, so we are getting worse emissions. That is what they are saying, and that is the point you have to answer.

Mr. Hicks: It is extremely important, Senator Spivak, to understand that whether a car has an OBD system on or not, or whether the light is connected or not, has no impact on the emissions coming out of the tailpipe.

Senator Spivak: I understand that.

Mr. Hicks: Even if you are making the standards more stringent, you deal with that by the use of catalysts or other things such as fuels or a different engine design or other engineering ways to meet whatever the government standard is, but the malfunctioning OBD does not affect the emissions.

Senator Spivak: I should like to repeat this, because it is an important point. I quite understand that. That is just a computer indicating to you what is happening in the car. It has nothing to do with the real emissions. It is indicating to the person who owns the car that this is malfunctioning. That is not my point.

M. Hicks: Lors de la combustion de l'essence et du MMT, l'échappement à cette coloration brun rougeâtre. Cela existe depuis aussi longtemps que le MMT existe.

Lorsque du MMT brûlé entre en contact avec quelque chose, il laisse un petit résidu. En l'absence de MMT, le résidu de la combustion de l'essence est noir. Lorsqu'on ajoute des additifs détergents à l'essence, les résidus peuvent être différents, mais celui-ci est tout à fait caractéristique de l'essence qui contient du MMT.

Cela existait déjà avant l'apparition des systèmes de diagnostic intégré et des détecteurs de gaz d'échappement. Quand on a commencé à utiliser en même temps des détecteurs de gaz d'échappement et des injecteurs à essence, les injecteurs ont pris cette coloration.

Vous nous dites: «Attendez un instant. Si cette coloration rouge indique la présence de dépôts de manganèse et si les fabricants d'automobile prétendent que ces dépôts de manganèse détraquent les mécanismes, comment se fait-il que tout d'un coup cela ne fonctionne plus? Pourquoi cela fonctionnait-il quand on utilisait déjà des détecteurs de gaz d'échappement mais seulement pour les injecteurs? Pourquoi est-ce que soudain cela cesse de fonctionner, pour qu'en théorie cela s'encrasse-t-il, maintenant qu'on s'en sert avec des systèmes de diagnostic intégré?» Je trouve que ce n'est pas logique.

Le sénateur Spivak: Je ne doute pas que le manganèse se dépose dans ces endroits-là depuis 15 ans, et maintenant, les fabricants d'automobile sont mécontents parce que ça ne fonctionne pas. Toutefois, il se trouve que d'après les compagnies d'automobile, on leur demande aujourd'hui de respecter des normes plus élevées. Les émissions qui étaient acceptables il y a 15 ans ne le sont plus. Non seulement les systèmes de diagnostic ne réagissent-ils pas très bien au manganèse, mais en même temps, le manganèse empêche l'automobile de fonctionner de la même façon, et les émissions augmentent. Voilà ce qu'ils prétendent, et c'est la question à laquelle vous devez répondre.

M. Hicks: Sénateur Spivak, il est extrêmement important de comprendre que le fait qu'une automobile ait un système de diagnostic intégré ou pas, le fait qu'un voyant lumineux soit branché ou pas, n'a aucun effet sur les émissions qui sortent du tuyau d'échappement.

Le sénateur Spivak: Je comprends cela.

M. Hicks: Et même si vous rendez les normes plus sévères, vous le faites avec des convertisseurs catalytiques, des carburants particuliers, un moteur d'un modèle différent ou d'autres méthodes qui permettent de respecter la norme imposée par le gouvernement, mais lorsqu'un système de diagnostic intégré ne fonctionne pas, ça n'a rien à voir avec les émissions.

Le sénateur Spivak: Je vais le répéter, parce que c'est important. Je comprends cela. C'est simplement un ordinateur qui vous indique ce qui se passe dans l'automobile. Cela n'a rien à voir avec les émissions véritables. Cela indique au propriétaire de la voiture que quelque chose ne fonctionne pas. Ce n'est pas ce que je veux dire.

For 15 years, manganese and other things have helped make the level of car emissions tolerable, but now we are saying we cannot have those emissions, and it may very well be in the future that we cannot have sulphur or perhaps other things. That is what the oil companies fear. They used the word "terrified".

To me, as a consumer, the system is less important than what comes out of the tailpipe. MMT, according to the auto companies, is now causing them to be unable to meet the emissions standards.

Mr. Roos: We carried out testing, and this was the purpose of the side-by-side testing into which the automakers and EPA had input. We tested both Tier 1 vehicles, which are the same as the 1998 Canadian standards, and we tested low-emission vehicles, which have even lower thresholds for emissions, lower than the 1998 standards. MMT did not cause problems for these emissions.

Senator Spivak: You are directly contradicting that testimony.

The Chairman: This is an important area, and the issue should be fully explored. I will be quite lenient with supplementary questions.

Senator Whelan: I have a point of order. I heard one of the witnesses say that they did not know Minister Copps said something in 1994. In the Red Book from September 24, 1993, it was clearly indicated that the Liberals were committed to banning the use of MMT in Canadian automotive fuels.

Senator Buchanan: With respect to what Senator Spivak was saying about the emissions, if what you are saying is correct and if what the auto companies are saying is correct — and I understand these gentlemen are saying they were speaking about the computers, not the emissions — the EPA in the United States, in direct contradiction to what you said, came to the conclusion that MMT does not cause or contribute to the failure of vehicles to meet applicable emission standards required by the U.S. Clean Air Act.

Mr. Hicks: That is correct.

Senator Spivak: That is 1993.

Senator Buchanan: It is does not matter.

Mr. Hicks: The EPA reiterated its finding most recently in July of 1995. Any time the auto companies or anyone else gives them information that the data somehow has aged, and can validate the concerns before the EPA, the agency can remove us from the market.

The whole exercise of obtaining the waiver approval in the United States is about causing or contributing to the failure of the emission control system. That failure is measured by whether the vehicle can meet the standards to which it is certified. The federal government sets the permissible standards for a new vehicle for hydrocarbon, carbon monoxide, and NO_x emissions, standard grams per mile. The car must be certified that it can meet that. If

Depuis 15 ans, le manganèse, entre autres, permet de rendre les émissions tolérables, mais aujourd'hui, nous pensons que ces émissions ne sont plus tolérables, et un jour, nous pourrions très bien décider que les émissions de soufre ou autre substance, ne sont plus tolérables non plus. C'est ce que craignent les compagnies pétrolières. Elles ont dit qu'elles étaient «terrifiées».

En ma qualité de consommatrice, je pense que le système de diagnostic est moins important que ce qui sort du tuyau d'échappement. Les fabricants d'automobile prétendent qu'à cause du MMT, ils ne peuvent pas respecter les normes antipollution.

M. Roos: Nous avons fait des tests, et c'était précisément l'objet du test comparatif effectué par les fabricants d'automobile, un test auquel l'EPA a participé. Nous avons fait des tests sur des véhicules de la première génération, dont les normes équivalent aux normes canadiennes pour 1998, et nous avons fait des tests sur des véhicules à faible émission, dont les seuils sont encore inférieurs à ceux qui sont prévus pour 1998. Le MMT ne causait pas de problème pour ces émissions.

Le sénateur Spivak: Vous contredites tout à fait ce témoignage.

Le président: C'est un aspect particulièrement important qui mérite d'être approfondi. Je serai très indulgent s'il y a des questions supplémentaires.

Le sénateur Whelan: J'invoque le Règlement. Un des témoins a dit qu'il n'était pas au courant de ce que la ministre Copps avait déclaré en 1994. Dans le Livre rouge, qui date du 24 septembre 1993, on disait clairement que les libéraux étaient déterminés à interdire l'utilisation de MMT dans les carburants automobiles canadiens.

Le sénateur Buchanan: En ce qui concerne les observations du sénateur Spivak au sujet des émissions, si vous avez raison et si les constructeurs d'automobiles ont raison — et je les comprends lorsqu'ils disent qu'il s'agit des ordinateurs et non pas des émissions — l'EPA aux États-Unis, contredisant absolument ce que vous avez dit, est parvenu à la conclusion que le MMT n'empêchait pas les véhicules de se conformer aux normes relatives aux émissions imposées par la Clean Air Act américaine.

M. Hicks: C'est exact.

Le sénateur Spivak: C'était en 1993.

Le sénateur Buchanan: Ça n'a pas d'importance.

M. Hicks: L'EPA a confirmé ses conclusions plus récemment en juillet 1995. À n'importe quel moment, si un fabricant d'automobiles ou n'importe qui d'autre peut prouver à l'EPA que ces données sont dépassées, cette agence peut nous faire disparaître du marché.

Aux États-Unis, pour obtenir une approbation de dérogation, il faut pouvoir prouver l'efficacité du système antipollution. Cette efficacité est mesurée en déterminant si le véhicule se conforme aux normes pour lesquelles il a été certifié. Le gouvernement fédéral fixe les normes acceptables pour un véhicule neuf en grammes par mille et cela, pour les hydrocarbures, les oxydes de carbone, et les oxydes d'azote. Le véhicule doit être certifié pou

you want your fuel additive approved, you run side-by-side tests to determine whether the car still meets those emissions standards.

Our information shows that MMT-containing fuel actually comes in farther below the standards than clear fuel. As the standards become more stringent, it is harder for the automakers to meet them; however, as long as the emissions are still under the standards, you do not have a problem. As Mr. Roos said, the Tier 1 component of our fleet was composed of vehicles designed to meet the standards that are coming into effect in Canada in 1998. Even though our fleet is a few years old, the component of the fleet is very relevant to what is happening in Canada next year.

Mr. Roos: It should be noted that since 1988, when catalysts were put on cars to control these three emissions, the actual hardware approach to emission control has essentially been unchanged. What has changed is the computer programs. They have tighter control. Perhaps they will put a bigger catalyst on, but the general set-up of fuel injectors, computer-controlled vehicles, oxygen sensors and catalysts has been unchanged and is still basically the same in the low-emission vehicles and what they are calling ultra-low-emission vehicles, which are in the future for California. That is generally the same type of hardware as we have now.

Senator Kenny: I am trying to follow the discussion. Tell me if I am getting the right drift. I am hearing you say, I believe, that, with MMT, you are producing lower emissions, and the issue of whether the on-board sensor is functioning is not relevant.

Mr. Roos: We have shown, and it has been accepted, that MMT lowers the emissions of NO_x . It has been demonstrated and accepted that the use of MMT does not influence the operation of the on-board diagnostic systems.

Senator Kenny: The fundamental difference in the testimony we are hearing from the auto companies is that they are saying that it does affect the operations of the equipment. Therefore, since the equipment is not working, you cannot tell whether it is polluting more or not, so, over time, you may have a vehicle that causes more pollution. You are saying, no, it does not; the system will work fine; the on-board diagnostic equipment may or may not work, but MMT is not a factor in whether or not it works.

Mr. Roos: One of the claims the automakers articulated yesterday was a question of whether the dashboard warning light would turn on and cause consumer problems. Is that correct?

Senator Kenny: That was one concern. I think they said that there was potential for a greater number of service calls because of the light going on. However, they also said that if the light was off and not functioning properly, then the car could cause more

prouver qu'il se conforme à ces normes. Si vous voulez faire approuver un additif de carburant, il faut effectuer des tests comparatifs pour déterminer si le véhicule observe toujours ces mêmes normes.

D'après nos informations, avec un carburant qui contient du MMT, on respecte encore plus les normes qu'avec un carburant sans additif. Les normes deviennent de plus en plus sévères, et les fabricants d'automobiles ont donc de plus en plus de mal à s'y conformer. Toutefois, tant que les émissions respectent les normes, il n'y a pas de problème. Comme M. Roos l'a dit, les véhicules de notre parc automobile appartenant à la première génération avaient été conçus pour respecter les normes qui seront en vigueur au Canada en 1998. Notre parc a maintenant quelques années, mais il est tout de même tout à fait à la hauteur de ce qui sera exigé au Canada l'année prochaine.

M. Roos: Il faut noter que depuis 1988, lorsque des convertisseurs catalytiques ont été installés à bord des véhicules pour contrôler ces trois émissions, les dispositifs mécaniques antipollution n'ont virtuellement pas changé. Ce qui a changé, ce sont les programmes informatiques. Les contrôles sont plus sévères. Parfois on installe un plus gros convertisseur, mais le système général, injecteurs de carburant, ordinateurs de bord, détecteur d'oxygène et convertisseurs catalytiques, restent inchangés. Dans les véhicules à faibles émissions, c'est encore une fois la même chose, de même que dans les véhicules à émissions ultra faibles qui sont prévus pour plus tard en Californie. D'une façon générale, c'est le même type d'équipement qui existe déjà.

Le sénateur Kenny: J'essaye de suivre la discussion, dites-moi si je comprends bien. D'après ce que vous dites, l'utilisation de MMT vous permet de faire baisser les émissions et le fait qu'il y ait des détecteurs intégrés en bon état de fonctionnement n'a pas d'importance.

M. Roos: Nous avons démontré, et cela a été accepté, que le MMT faisait baisser les émissions d'oxydes d'azote. Il a été démontré, et reconnu, que la présence de MMT n'avait pas d'effet sur le fonctionnement des systèmes de diagnostic intégré.

Le sénateur Kenny: La différence fondamentale avec le témoignage des fabricants d'automobile, c'est qu'à leur avis, le MMT a bel et bien un effet sur le fonctionnement de cet équipement. Par conséquent, s'il ne fonctionne pas, il est impossible de déterminer si on pollue ou pas, et avec le temps, on risque d'avoir des véhicules qui polluent davantage. De votre côté, vous dites que non, que ce n'est pas le cas, que le système va fonctionner de toutes façons. Vous dites que l'équipement de diagnostic intégré peut fonctionner ou ne pas fonctionner, mais que cela ne dépend en rien de la présence ou de l'absence de MMT.

M. Roos: Une des choses que les fabricants d'automobiles ont prétendu hier, c'est que les voyants lumineux sur le tableau de bord risquaient de s'allumer et que cela poserait des problèmes au conducteur. C'est bien ça?

Le sénateur Kenny: C'était une des préoccupations. Ils nous ont dit qu'il risquait d'y avoir plus de demandes de service à cause des voyants lumineux. Toutefois, ils nous ont dit également que si le voyant était débranché, ou s'il ne fonctionnait pas convenable-

pollution over time and you would not know because the sensor was not working right.

Mr. Roos: I will address those issues in order. In terms of the light going on and falsely indicating a failure, our testing has shown that MMT does not affect the proper operation of these diagnostic systems. As GM stated, when they turn off the dashboard light in the vehicle, what they are doing is actually preventing that warning from coming to the driver and the driver then taking some action, presumably taking the car in and having it examined. A survey I saw indicated that most Canadians are very good about this; they take in their vehicles for tune-ups or maintenance a little more than twice a year. If the on-board diagnostic system is found at fault and has not turned on the dashboard light, then those numerical codes, which describe exactly where the problem is, are still stored in the computer. Essentially, they have to stay there until they are cleared.

When they go in for a tune-up, the service person downloads the information from the car computer. That information is still there. The information tells whether or not there is an emission problem. It can then be fixed. It is not as if this is a total loss. They are going in and getting them fixed, and that would continue even with the dashboard light off.

The U.S. EPA has come to the conclusion that on-board diagnostics will not make an impact on emissions today, tomorrow or next year. The first impact on pollutants will be seen in the year 2005 as these cars build up in the fleet and start to age.

The removal of MMT would have the immediate effect of increasing things like toxins because of fuel blending. As well, there would be an increase of NO_x .

Mr. Hicks: The automobile companies are justifiably concerned because, if the light comes on prematurely, for whatever reason, and a customer has to take his or her car in, they may find out that nothing is wrong or they may have to pay for something to be fixed.

They are having these problems in the United States. They are asking the two regulatory agencies, EPA and CARB, for relief. As I mentioned earlier, the reasons stated for OBD malfunction in the United States — and this was before MMT was approved for use in the U.S. — are high sulphur, cold weather, high altitude, vehicle variability and production problems, but not MMT.

We cannot tell why their system is not working. They are having more than teething problems with it in the United States.

I wish to reiterate what Mr. Roos said about what happened when the U.S. EPA first developed regulations mandating the development of OBD-II. This goes to the point of a light not coming on when it should and the owner is driving around with a car spewing out emissions. That could happen. However, the goal

ment, avec le temps, le véhicule risquait de causer plus de pollution, et personne ne le saurait, le détecteur ne fonctionnant pas.

M. Roos: Je vais répondre à ces questions dans l'ordre. En ce qui concerne les fausses alertes, les voyants qui s'allument pour rien, d'après nos tests, le MMT n'a aucun effet sur le fonctionnement de ces systèmes de diagnostic. Comme GM l'a dit, quand on débranche un voyant sur le tableau de bord, le conducteur ne sera pas alerté, et par conséquent il ne prendra pas de mesure particulière, comme d'emmener sa voiture au garage pour la faire examiner. D'après un sondage que j'ai vu, la plupart des Canadiens sont extrêmement diligents, ils font faire la mise au point ou l'entretien de leur véhicule, un peu plus de deux fois par an. Si le système de diagnostic intégré ne fonctionne pas, si le voyant lumineux ne s'est pas allumé, les codes numériques qui décrivent exactement la source du problème, n'en sont pas moins entreposés dans l'ordinateur, et ils y restent, jusqu'à ce que quelqu'un les efface.

Lorsqu'on fait faire une mise au point, le mécanicien télécharge les données de l'ordinateur de la voiture. Ces renseignements sont là et nous informent s'il existe un programme d'émission. On peut ensuite régler le problème. Il ne s'agit pas tout de même d'une perte totale. Les gens font faire les réparations, chose qui se fera même sans l'allumage du voyant de tableau de bord.

L'EPA a conclu que le système de diagnostic intégré n'aura aucun impact sur le taux d'émissions aujourd'hui, demain ou l'année prochaine. L'impact sur les polluants se fera sentir en l'an 2005 car le parc automobile comptera un plus grand nombre de voitures qui commenceront à vieillir.

L'élimination du MMT augmenterait immédiatement les substances telles que les toxines en raison du mélange du combustible. Il y aurait également une augmentation des oxydes d'azote.

M. Hicks: Les fabricants de véhicules sont inquiets, et à juste titre, parce que si jamais le voyant du tableau de bord s'allume de façon prématurée, peu importe la raison, et que le client doive amener sa voiture au garage, ils apprendront au lieu qu'il n'y a aucun problème ou qu'ils doivent payer une réparation quelconque.

Ils ont ce problème aux États-Unis. Ils demandent aux deux organismes réglementaires, c'est-à-dire le EPAS et le CARB, de venir en aide. Comme je l'ai dit tantôt, les systèmes de diagnostic intégré aux États-Unis accusent des défaillances — et c'était le cas avant l'approbation du MMT aux États-Unis — à cause d'un taux élevé de soufre, le temps froid, une attitude élevée, la viabilité des véhicules et d'autres problèmes de fabrication, mais non pas à cause du MMT.

Nous ne pouvons pas expliquer pourquoi leur système ne fonctionne pas. Aux États-Unis, il ne s'agit plus de simples difficultés initiales.

J'aimerais répéter ce qu'a dit M. Roos en décrivant ce qui s'est produit au moment où l'EPA a élaboré des règlements autorisant la mise au point du système de diagnostic intégré. On parle même d'un cas où le voyant ne marche pas et alors le propriétaire conduit un véhicule dont le taux d'émissions dépasse la limite.

of the program was to alert the driver to take the car in and get it fixed so that it would not happen. When the U.S. EPA first developed regulations mandating the development of OBD-II, EPA concluded that emission reductions are not attributable to OBD until the year 2005 because "OBD-equipped vehicles will not constitute a significant portion of the vehicle fleet for several years." In other words, it will take a while for there to be enough cars out there with these OBD systems to make any impact on emissions. Mr. Roos' point was that if you remove MMT from gasoline, we can guarantee there will be a negative environmental impact on day one because of NO_x increase.

Even if you take everything the automakers say at face value, it will be several years, according to EPA, before there will be any impact due to the OBD systems.

Senator Taylor: What has been approved recently in the U.S. in terms of MMT is, I gather, in the vicinity of 8 milligrams per litre, while in Canada the figure is 18 milligrams per litre; is that right?

Mr. Wilson: That is correct.

Senator Taylor: I would like to present you with an analogy. A little bit of strychnine goes a long way; it helps the heart go faster. However, if you get too much, it stops it altogether. Does the same apply to MMT? The U.S. environmental authority thinks 8 milligrams is okay, but we are using 18 milligrams. Could that not be part of your problem? In other words, would your argument not be better if you used the same standard as is used in the U.S.?

Mr. Wilson: Those are the maximum allowable limits.

Senator Taylor: You do not sell any minimum amounts, do you?

Mr. Wilson: The amount that is used is up to the refiner, of course. The average use in gasoline across Canada is approximately 8 milligrams per litre.

Senator Taylor: Is MMT patented? It has been around a long time. Are you the only ones who can manufacture it?

Mr. Wilson: No. The patents have expired and anyone can manufacture it. The manufacturing process is difficult, but it can be manufactured by other companies.

Senator Taylor: Like Coca Cola, I suppose.

Mr. Wilson: Other fuel additive manufacturers could manufacture it.

Mr. Roos: The manufacturing and material patents have expired. However, there are patents covering different uses of the additive that are still valid.

Cela pourrait arriver. Cependant, le programme visait à signaler au conducteur que le moment était venu d'amener la voiture au garage pour faire faire des réparations dans le but d'éviter cette situation. Lorsque l'EPA a élaboré les règlements autorisant la mise au point d'un système de diagnostic intégré, cet organisme a conclu que les réductions du taux d'émissions ne seront pas dues à ce système avant l'an 2005 parce que les parcs automobiles ne compteront pas un nombre important des véhicules dotés d'un système de diagnostic intégré avant plusieurs années. Autrement dit, ça va prendre un certain temps avant d'acquiescer un nombre suffisant de véhicules dotés de ces systèmes de diagnostic intégré pour qu'ils puissent ensuite avoir un impact sur le taux d'émissions. M. Roos a signalé qu'en éliminant le MMT de l'essence il y aura immédiatement un effet néfaste sur l'environnement en raison d'une augmentation des oxydes d'azote.

Même si on croit tout ce que les fabricants de véhicules disent au pied de la lettre, l'EPA est d'avis que plusieurs années vont s'écouler avant que l'on ne connaisse les résultats de ces systèmes de diagnostic intégré.

Le sénateur Taylor: Si je comprends bien, les États-Unis ont récemment approuvé un taux de concentration de 8 milligrammes le litre, tandis qu'au Canada, ce taux de concentration s'élève à 18 milligrammes le litre, n'est-ce pas?

M. Wilson: C'est exact.

Le sénateur Taylor: J'aimerais vous faire une analogie. Un tout petit peu de strychnine peut faire pas mal de choses; elle peut aider le coeur à battre plus vite. Cependant, si la dose est trop élevée, la strychnine peut faire arrêter le coeur complètement. Est-ce que la même chose s'applique au MMT? L'organisme environnemental américain croit que 8 milligrammes ne feront pas de tort, mais ici notre taux de concentration s'élève à 18 milligrammes. Voici une partie de votre problème, n'est-ce pas? Autrement dit, ne croyez-vous pas que votre argument aurait plus de poids si vous observiez les mêmes normes qu'aux États-Unis?

M. Wilson: Ce sont les limites maximales permises.

Le sénateur Taylor: Mais vendez-vous un taux de concentration minimal?

M. Wilson: Naturellement, c'est le raffineur qui détermine le taux de concentration. L'essence vendue au Canada a, en moyenne, un taux de concentration d'environ 8 milligrammes le litre.

Le sénateur Taylor: Est-ce que le MMT est breveté? Il existe depuis longtemps. Êtes-vous le seul fabricant de ce produit?

M. Wilson: Non. Les brevets ont expiré et n'importe qui peut en fabriquer. Le processus de fabrication est difficile, mais d'autres entreprises pourraient le fabriquer.

Le sénateur Taylor: Comme le Coca Cola, je présume.

M. Wilson: D'autres fabricants d'additifs pour essence pourraient le fabriquer.

M. Roos: Les brevets relatifs à la fabrication et aux matériaux ont expiré, mais il reste toujours certains brevets relatifs aux divers emplois de l'additif qui sont toujours valides.

Senator Taylor: Just for your information, the Saskatchewan dealer we had here today was not disagreeing with your evidence about the spark plugs and so on. He was simply arguing as a Chrysler dealer that he had to change his units twice as often as his counterparts in the U.S. where the cars are not using MMT. In other words, the maintenance was twice as costly.

I get the impression we are trying make this all black and white, if you will pardon the expression, or brown and white, if you have seen manganese, and it is not quite that simple. He was just arguing he could make things work but had to change things more often.

There is also the old question of having more of an American system. Why can you not suspend MMT production now, proceed with independent tests over the next two or three years, and trust us as a broad-minded, environmentally-oriented, honest bunch of people north of the border? If you come with a third party, perhaps supervised by the University of Waterloo, and prove there is no damage, then we may be able to approve its use again. Why do we have to trust you rather than you trust us?

Mr. Wilson: With regard to the withdrawal from the market, we have conducted many studies over the last 10 years which have convinced the EPA that MMT does not cause or contribute to any problems with the emission systems.

On the other point, we have offered, along with the petroleum industry, to participate in these kind of studies. That offer was made five years ago, so there was lots of time.

Senator Taylor: It took you seven years to convince the EPA. All we are asking is that you take two years to convince us. You had to withdraw it for seven years in the U.S. before you received permission to sell it, so why not withdraw it for two years up here to obtain permission?

Mr. Hicks: I do not think it will take two years to do it.

Senator Taylor: Before this committee, it would.

Mr. Hicks: CPPI and Ethyl have been recommending independent study for five years.

Senator Taylor: Go ahead and do it.

Mr. Hicks: It could have been completed. The problem is, what will the oil companies do in the interim? We have a business to run, they have a business to run. We cannot just stop selling this product for two years if we have no reason to believe there is a problem.

My point is the study will not take two years, and even if it did, it could have been completed about three times since this debate started. I do not understand the reluctance of the auto companies

Le sénateur Taylor: À titre d'information, le concessionnaire de la Saskatchewan qui a comparu devant nous aujourd'hui n'était pas en désaccord avec vos données en ce qui concerne les bougies d'allumage et ainsi de suite. Il a simplement fait savoir que, à titre de concessionnaire Chrysler, il était obligé de les changer deux fois plus souvent que ses homologues aux États-Unis, où les voitures n'utilisent pas le MMT. En d'autres mots, l'entretien coûte deux fois plus cher.

J'ai l'impression que nous essayons d'établir un scénario noir et blanc, ou si vous me le permettez, pour ceux qui ont déjà vu du manganèse, brun et blanc. Les choses ne sont pas aussi simples que cela. Il disait simplement qu'il pouvait tout réparer mais qu'il fallait remplacer les pièces plus souvent.

Il y a également la question qui revient souvent, c'est-à-dire qu'on devrait avoir un système plus américain. Pourquoi ne pas suspendre la production du MMT pour le moment, faire des tests indépendants au cours des deux ou trois prochaines années, et nous faire confiance, nous qui sommes des gens à esprit large, sensibles à l'environnement, honnêtes et qui habitons au nord de la frontière? Si vous nous proposez une tierce partie, peut-être surveillée par l'Université de Waterloo pour prouver que le MMT ne fait pas de tort, on pourrait peut-être par la suite approuver son emploi encore une fois. Pourquoi sommes-nous obligés de vous faire confiance plutôt que de vous demander de nous faire confiance?

M. Wilson: Quant au retrait du MMT du marché, nous avons mené de nombreuses études depuis dix ans qui ont convaincu l'EPA que le MMT ne crée pas ou ne contribue pas à créer des problèmes au niveau des systèmes d'émission.

Quant à l'autre question que vous avez soulevée, de concert avec l'industrie pétrolière nous serions prêts à participer à ce genre d'études. Nous avons fait une telle offre il y a cinq ans, donc on avait beaucoup de temps.

Le sénateur Taylor: Il vous a fallu sept ans avant de convaincre l'EPA. Tout ce qu'on vous demande, c'est deux ans pour nous convaincre. Vous avez dû retirer le produit du marché pendant sept ans aux États-Unis avant d'obtenir la permission de le vendre, alors pourquoi ne pas retirer ce produit pendant deux ans ici afin d'obtenir la permission?

M. Hicks: Je ne crois pas que deux ans vont suffire.

Le sénateur Taylor: Aux yeux de ce comité, deux ans seront suffisants.

M. Hicks: L'ICPP et Ethyl recommandent une étude indépendante de cinq ans.

Le sénateur Taylor: Allez-y.

M. Hicks: On aurait pu terminer cette étude. Mais que feront les entreprises pétrolières entre-temps? Nous avons un commerce à gérer, ces sociétés ont un commerce à gérer également. Nous ne pouvons pas simplement arrêter la vente de ce produit pendant deux ans si nous ne sommes pas convaincus qu'il existe un problème.

Ce que j'essaie de vous dire, c'est qu'il ne faudra pas deux ans pour terminer et même si c'était le cas, on aurait pu mener une telle étude au moins trois fois depuis le début de ce débat. Je

to enter into a study. They have been saying since late 1994 that MMT must be removed from the market immediately, in order for the 1996 model year to be introduced in the fall of 1995. That was what motivated Minister Copps to say MMT has to be off the market by August of 1995 so these OBD vehicles, these 1996 model cars, can be introduced into the marketplace. They were introduced and nothing happened; they worked just fine.

Our answer would be to turn your question around: Why do the auto companies not take three, four or six months and enter into some independent study so we can all know the truth?

Senator Taylor: You have been lucky. The minister gave you until 1995, and you have already had two more years than that.

Senator Buchanan: I do not know if you are aware that one of the major responsibilities of the Senate is, to the best of our ability, to protect the regions of Canada, particularly the smaller regions of Canada. Since I came to this place, I have believed that my duty was to do what I can to protect the region of Canada where I come from and where I served in the legislature for 24 years, and that is the Atlantic area. Atlantic Canadians are here in the Senate to do what we can to protect our region of the country.

I find it intriguing that the premiers and environment ministers of eight provinces have come to an agreement to oppose this bill at the present time, and for very specific reasons. That is a rare thing to find in Canada. I cannot recall it happening any more than two or three times over the last 13 years.

Four of the eight premiers who are opposed to this bill represent the Atlantic provinces. We are a small area of Canada. They oppose this because, they say, it violates interprovincial travel agreements; because of cost implications for our refineries in Newfoundland, Nova Scotia and New Brunswick and therefore possible job losses which the area cannot afford; and because they do not have enough scientific information to determine whether what the auto companies are saying is correct or what you are saying is correct. They say they do not have sufficient evidence at the present time to support passage of this bill.

The Chairman: Your question is?

Senator Buchanan: I am asking their opinion of that. All eight governments also say that NO_x emissions in our provinces would be increased if MMT is removed. What do you say about that?

Mr. Wilson: We would agree, naturally. The provinces that you mentioned have all expressed concern to the federal Minister of Environment over this bill and the lack of scientific evidence to justify its passage. The four provinces that you mentioned are rightly concerned that this legislation be studied. They have accepted the CPPI proposal of an independent third body to look

comprends mal pourquoi les fabricants de véhicules n'osent pas faire une étude. Depuis la fin de 1994, ils disent qu'il faut retirer le MMT du marché immédiatement pour permettre le lancement des véhicules de l'année 1996 à l'automne de 1995. Cette déclaration a incité la ministre Copps à dire qu'il fallait retirer le MMT du marché au mois d'août 1995 au plus tard pour permettre le lancement de ces véhicules dotés d'un système de diagnostic intégré, c'est-à-dire les voitures de l'année 1996. On a mis ces voitures sur le marché et rien ne s'est passé. Elles fonctionnent très bien.

Alors on vous renvoie la balle: comment se fait-il que les fabricants de véhicules ne prennent pas trois, quatre ou six mois pour faire faire une étude indépendante afin qu'on puisse tous savoir la vérité?

Le sénateur Taylor: Vous avez eu de la veine. Le ministre vous a donné jusqu'en 1995, et vous avez déjà eu deux ans de plus.

Le sénateur Buchanan: Je ne sais pas si vous êtes au courant du fait que l'une des responsabilités principales du Sénat, c'est de protéger de notre mieux les régions du Canada, particulièrement les plus petites. Depuis que je suis arrivé dans cet endroit, j'ai cru que mon devoir était de faire ce que je pouvais pour protéger la région du Canada d'où je viens et où j'ai été député pendant 24 ans, et il s'agit de la région de l'Atlantique. Les Canadiens de cette région sont ici au Sénat pour faire ce qu'ils peuvent pour protéger leur région du pays.

Je trouve intéressant que les premiers ministres et les ministres de l'Environnement de huit provinces aient conclu une entente pour s'opposer à ce projet de loi à l'heure actuelle, pour des raisons bien précises. C'est très rare au Canada. Je ne me souviens pas d'avoir vu cela plus de deux ou trois fois au cours des 13 dernières années.

Quatre des huit premiers ministres qui s'opposent à ce projet de loi représentent les provinces de l'Atlantique. Nous sommes une petite région du Canada. Ils s'opposent au projet de loi parce qu'ils disent que cela va à l'encontre des ententes commerciales interprovinciales; à cause des coûts que cela représente pour nos raffineries à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick et donc à cause des pertes d'emplois possibles que la région ne peut pas absorber; et parce qu'ils n'ont pas suffisamment de données scientifiques pour déterminer si ce sont les fabricants d'automobiles ou vous qui avez raison. Ils disent qu'ils n'ont pas suffisamment de preuves à l'heure actuelle pour appuyer l'adoption de ce projet de loi.

Le président: Quelle est votre question?

Le sénateur Buchanan: Je leur demande leur opinion là-dessus. Les huit gouvernements ont dit que les émissions d'oxydes d'azote dans nos provinces augmenteraient si on éliminait le MMT. Que répondez-vous à cela?

M. Wilson: Nous sommes d'accord, évidemment. Les provinces que vous avez mentionnées ont toutes exprimé leurs préoccupations au ministre fédéral de l'Environnement au sujet de ce projet de loi et du manque de données scientifiques justifiant son adoption. Les quatre provinces que vous avez mentionnées s'inquiètent à juste titre de l'examen de cette loi. Elles ont accepté

at the technical facts and, if further testing is required, to move on with it.

The Chairman: Is it possible to do the study in three months, as CPPI has suggested? Do you think a valid, independent third-party study could be conducted to determine whether MMT has an impact on these systems? Is that possible?

Mr. Roos: I do not know what kind of study CPPI proposed. I should like to hear what level of rigour Environment Canada would require before making a decision.

Obviously, a very rigorous standard takes more data because you need more confidence in your study. That would be the key piece of information. We would need to know the ground rule, the guideline or standard. It is possible to do a good study in a time frame of three or four months. I do not know whether it would answer the questions of Environment Canada without first asking them what their questions would be.

Senator Rompkey: The independent study is a bit like nailing jelly to a wall. Who chooses the panel? What are the parameters? Do you agree with the basis of information? Who has to agree? Who pays for it? Who judges the contents? There are all sorts of questions. We talk about an independent study but no one has defined in detail what the study will be, who will be on the panel, what conclusions are acceptable. We have had the two groups, oil and auto, before us. Mr. Hicks has said himself this is a war.

Senator Buchanan: I have great confidence in our provincial governments. They are sovereign governments within our Constitution, and they have set out the kinds of independent study that —

Senator Rompkey: Where will you get the independent information?

The Chairman: These are good discussions to have amongst ourselves but I do not think they are adding to our study.

Senator Buchanan: I understand the MMT waiver has only been in for one year now.

Mr. Wilson: Approximately.

Senator Buchanan: One year is not much time for 85 per cent of the refineries to catch up, but I understand that many refineries have registered to use MMT, so they could if they wished. They have registered, and you are already using it. If MMT is banned in Canada, and allowed as it now is in the U.S., would that not put our refineries, particularly those in Atlantic Canada such as Come By Chance and Irving, at a disadvantage, as is stated by the Ministers of the Environment of both provinces involved?

Mr. Wilson: Yes. I think the Canadians Petroleum Products Institute did testify before this committee that removing MMT would lower their competitiveness against other refineries.

la proposition de l'ICPP voulant qu'une tierce partie indépendante examine les données techniques et, si d'autres tests s'avèrent nécessaires, d'aller de l'avant.

Le président: Est-il possible de mener cette étude en trois mois, comme l'a suggéré l'ICPP? Croyez-vous qu'une étude valide, indépendante, menée par une tierce partie pourrait être faite pour déterminer si le MMT a effectivement un impact sur ces systèmes? Est-ce possible?

M. Roos: Je ne sais pas quelle sorte d'étude l'ICPP a proposée. J'aimerais savoir quel niveau de rigueur Environnement Canada exigerait avant de prendre une décision.

Évidemment, une norme très rigoureuse exige plus de données puisqu'il faut avoir plus confiance en l'étude. Ce serait un élément d'information clé. Il faudrait connaître les règles de base, les lignes directrices ou la norme. C'est possible de faire une bonne étude en trois ou quatre mois. Je ne sais pas si cela répondrait aux questions d'Environnement Canada sans leur demander d'abord quelles seraient leurs questions.

Le sénateur Rompkey: Cette étude indépendante est un peu insaisissable. Qui choisit les experts? Quels sont les paramètres? Êtes-vous d'accord avec les fondements de l'information? Qui doit être d'accord? Qui paye la note? Qui juge du contenu? Il y a toutes sortes de questions qui se posent. On parle d'une étude indépendante, mais personne n'a défini en détail ce que comprendrait cette étude, qui la mènerait, quelles conclusions seraient acceptables. Nous avons les deux groupes, les produits pétroliers et les fabricants d'automobiles, devant nous. M. Hicks lui-même a dit qu'il s'agissait d'une guerre.

Le sénateur Buchanan: J'ai tout à fait confiance en nos gouvernements provinciaux. Ce sont des gouvernements souverains selon notre Constitution, et ils ont défini le genre d'études indépendantes qui...

Le sénateur Rompkey: Où obtiendrez-vous les renseignements indépendants?

Le président: Ce serait peut-être le sujet d'une bonne discussion entre nous, mais je ne pense pas que nous rajoutons grand-chose à notre examen.

Le sénateur Buchanan: Je crois comprendre que la dérogation pour le MMT n'est en vigueur que depuis un an.

M. Wilson: Environ.

Le sénateur Buchanan: Un an, ce n'est pas beaucoup pour permettre à 85 p. 100 des raffineries de se rattraper, mais je crois comprendre que beaucoup de raffineries se sont enregistrées pour l'utilisation du MMT afin de pouvoir l'utiliser si elles le désirent. Elles se sont enregistrées, et vous l'utilisez déjà. Si le MMT est interdit au Canada, et permis comme il l'est à l'heure actuelle aux États-Unis, nos raffineries ne seraient-elles pas désavantagées, particulièrement dans les provinces de l'Atlantique, telles que celles de Come By Chance et Irving, ainsi que l'ont déclaré les ministres de l'Environnement des deux provinces concernées?

M. Wilson: Oui. Je pense que l'Institut canadien des produits pétroliers a déclaré devant ce comité qu'interdire le MMT nuirait à leur position concurrentielle vis-à-vis des autres raffineries.

Senator Taylor: They are selling MMT-free fuel now into the U.S.

Mr. Wilson: Absolutely.

Senator Taylor: All you have to do is run up there and give them a few milligrams to make them competitive.

Senator Buchanan: I was referring, senator, to the letters from the Ministers of the Environment of Nova Scotia and New Brunswick. They make it very clear they will be at a competitive disadvantage if they are not permitted to use MMT and the Americans are.

Senator Taylor: They know just as much about it as we did before these hearings started.

Senator Buchanan: I disagree with that. I think the Minister of the Environment of Nova Scotia is a very intelligent man.

The Chairman: I think the question is before the panel to answer.

Mr. Wilson: I will try to answer to the best of my ability, senators. The petroleum companies are the ones who must consider the economics of the use of our product, and they have told you, I believe, that removing MMT would lower the competitiveness of their refineries vis-à-vis American or European refineries that have access to MMT. That is the answer that would support the concerns of the provincial governments in this particular case.

Senator Buchanan: Let us get back for a minute then to the Imperial Oil refinery, which is the one I have a lot of concern with. We watched two refineries close in Nova Scotia.

Senator Taylor: They both had MMT, too.

Senator Buchanan: This is all historic. I would like you to go to Dartmouth and tell the people there, the hundreds of workers at Imperial Oil, that this does not really matter, that if the refinery closes, it is for some other reason. If it closes, this will be partially the reason.

Senator Kenny: They said it would not close.

Senator Buchanan: They did not say that. They said the cost implications at Imperial Oil were very precarious and, therefore, the cost reductions they have had over the last number of years — and I know all about that —

The Chairman: I am sorry, but you have to stick to the point.

Senator Buchanan: I am told that to adapt another additive, such as MTBE, at the Imperial Oil refinery, will reduce the volumes produced at that refinery by some 10 to 15 per cent and therefore increase the cost to the refinery itself. Is that a fair statement?

Le sénateur Taylor: Ils vendent actuellement du carburant sans MMT aux États-Unis.

M. Wilson: Absolument.

Le sénateur Taylor: Tout ce que vous avez à faire, c'est d'aller là-bas leur donner quelques milligrammes pour les rendre concurrentiels.

Le sénateur Buchanan: Sénateur, je voulais parler des lettres des ministres de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Ils ont dit très clairement que leur position concurrentielle sera menacée si on ne leur permet pas d'utiliser le MMT tandis que les Américains peuvent s'en servir.

Le sénateur Taylor: Ils en savent aussi long là-dessus que nous en savions avant le début de ces séances.

Le sénateur Buchanan: Je ne suis pas d'accord. Je pense que le ministre de l'Environnement de la Nouvelle-Écosse est un homme très intelligent.

Le président: Je pense que la question s'adresse aux témoins.

M. Wilson: Je vais essayer de vous répondre de mon mieux, sénateur. Les compagnies pétrolières sont celles qui doivent se pencher sur les facteurs économiques en jeu lors de l'utilisation de notre produit, et je pense qu'elles vous ont dit que l'interdiction du MMT nuirait à leur position concurrentielle vis-à-vis des raffineries américaines ou européennes qui ont accès au MMT. C'est la réponse qui viendrait rejoindre les préoccupations des gouvernements provinciaux dans ce cas-ci.

Le sénateur Buchanan: Revenons quelques instants sur le cas de la raffinerie de la Compagnie pétrolière impériale, qui m'inquiète beaucoup. Deux raffineries ont fermé leurs portes en Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Taylor: Elles avaient toutes les deux accès au MMT.

Le sénateur Buchanan: Ce sont tous des faits historiques. J'aimerais bien vous voir vous rendre à Dartmouth et dire aux gens là-bas, les centaines de travailleurs de la Compagnie pétrolière impériale, que cela ne change pas grand-chose, que si la raffinerie ferme ses portes, ce sera pour d'autres raisons. Si elle ferme ses portes, ce sera en partie pour cette raison.

Le sénateur Kenny: Ils ont dit qu'ils ne fermentaient pas.

Le sénateur Buchanan: Ils n'ont pas dit cela. Ils ont dit que les conséquences pour les coûts de la Compagnie pétrolière impériale sont indéterminés et que les réductions de coûts qu'ils ont eues au cours des dernières années, et j'en sais quelque chose...

Le président: Je regrette, mais vous devez vous en tenir à la question qui nous intéresse ici.

Le sénateur Buchanan: On m'apprend que s'adapter à un autre additif, tel que le MTBE, à la raffinerie de la Compagnie pétrolière impériale réduira les volumes produits par cette raffinerie de 10 à 15 p. 100 et augmentera donc le coût de production pour la raffinerie. Est-ce exact d'après vous?

Mr. Wilson: I think they were saying that our additive added something like a fraction of a drop per litre.

Senator Buchanan: That is right.

Mr. Wilson: The blending agents, ethanol or MTBE, are added at volumes of anywhere between 5 and 10 per cent. That displaces gasoline that would be manufactured at that refinery and, therefore, lowers the efficiency of the refining equipment.

Senator Buchanan: And increases the cost of operation plus the capital cost of the refit.

Mr. Wilson: That is correct.

Senator Taylor: And decreases the taxes collected by the provincial government, too.

Senator Landry: My question is a bit different. Do you suppose it would be better from the standpoint of emissions if this were in diesel or heating fuel?

Mr. Roos: Actually it is used in diesel fuel. There is an additive package to be added to diesel fuel that contains this additive, among others, and it is actually considered a premium diesel fuel package. It provides benefits, as a whole package, to things like lubricity, but it also has emission benefits because it helps lower particulate emissions from diesel exhaust.

Senator Landry: Is it used in heating fuel also?

Mr. Roos: Yes, for the same reason. In this case, it helps lower the maintenance cost of burners and boilers, and results in cleaner-burning burners.

Mr. Hicks: It is used in both diesel fuel and home heating oil in Europe, primarily

The Chairman: Do you make any other fuel additives or is MMT the sole additive that you produce?

Mr. Wilson: We manufacture a full line of fuel additives for diesel fuel and lubricant additives in Canada at our Corunna plant, as I mentioned to one of the senators. We do manufacture cetane improver product at that plant, and we blend MMT and other products at that refinery.

The Chairman: Are there any other additives that you could produce that would have the same effect as MMT?

Mr. Wilson: As an octane enhancer?

The Chairman: Yes.

Mr. Roos: Really, there are not. Historically — and this goes back to many years of study — MMT is the most powerful anti-knock additive that has ever been available for gasoline. It is unique. It is of benefit to the refiners that this very small amount allows them to obtain levels that they cannot usually use.

Senator Taylor: May I ask a supplementary to that? In the difference between standard and premium gasoline, is the octane enhancement that you achieve entirely as a result of MMT, or is it partly due to a different product?

M. Wilson: Je pense qu'ils disent que notre additif rajoutait quelque chose comme une fraction d'une goutte par litre.

Le sénateur Buchanan: C'est exact.

M. Wilson: Les agents de mélange du carburant comme l'éthanol ou le MTBE, sont ajoutés dans des proportions variant entre 5 et 10 p. 100. Cela déplace l'essence qui pourrait être fabriquée par cette raffinerie et réduit donc l'efficacité de l'équipement de raffinage.

Le sénateur Buchanan: Et augmente le coût de fonctionnement, plus les coûts d'immobilisations de la réfection.

M. Wilson: C'est exact.

Le sénateur Taylor: Et fait chuter les taxes remises au gouvernement provincial aussi.

Le sénateur Landry: Ma question est quelque peu différente. Question d'émissions, est-ce que ce serait préférable si on s'en servait pour le carburant diesel ou le mazout domestique?

M. Roos: À vrai dire, on s'en sert déjà pour le carburant diesel. Il y a un groupe d'additifs que l'on ajoute au carburant diesel qui contient déjà cet additif, parmi d'autres, et on le présente comme du carburant diesel super. Ce produit est avantageux, améliorant les qualités lubrifiantes du produit, par exemple, mais il y a aussi des avantages au niveau des émissions, puisqu'il sert à diminuer l'émission de particules dans les gaz d'échappement des moteurs diesel.

Le sénateur Landry: On s'en sert aussi dans le mazout domestique?

M. Roos: Oui, pour la même raison. Dans ce cas-ci, le produit aide à diminuer le coût d'entretien des brûleurs et des chaudières parce que le mazout brûle plus proprement.

M. Hicks: On s'en sert à la fois dans le carburant diesel et dans le mazout domestique surtout en Europe.

Le président: Fabriquez-vous d'autres genres d'additifs ou seulement du MMT?

M. Wilson: Nous fabriquons toute une gamme d'additifs pour carburant diesel ainsi que des additifs lubrifiants au Canada à notre usine de Corunna, comme je le disais à l'un des sénateurs. Nous fabriquons un remonteur de cétane à cette usine et nous y faisons le mélange de MMT et d'autres produits à cette raffinerie.

Le président: Pourriez-vous fabriquer des additifs autres que le MMT, mais qui produiraient les mêmes effets?

M. Wilson: Comme remonteur d'octane?

Le président: Oui.

M. Roos: À vrai dire, non. Historiquement — et c'est fondé sur beaucoup d'années d'études — le MMT est l'additif antidétonant le plus puissant qui ait jamais existé pour l'essence. C'est un produit unique. C'est très intéressant pour les raffineurs, puisqu'une quantité presque infime leur permet d'arriver à des niveaux dont ils ne peuvent habituellement pas se servir.

Le sénateur Taylor: Une question supplémentaire? Cette différence entre l'essence ordinaire et super est-elle due à l'amélioration que vous obtenez grâce au MMT, ou est-elle due en partie à un autre produit différent?

Mr. Wilson: It depends on how the gasoline is blended at the refinery. In some cases, they will put premium components into the premium gasoline, and that reduces, in a small way, the amount of MMT going into that premium gasoline, but, on average, you will find that the MMT concentration is generally slightly higher in premium gasoline than it is in regular.

Senator Taylor: It is in both?

Mr. Wilson: It is in three grades.

The Chairman: Do you produce MTBE?

Mr. Wilson: No, we do not. That is an oxygenate similar to ethanol. That is not a product we produce.

The Chairman: But it is not exactly the safest product in the world in concentrated amounts either.

Senator Taylor: We make that in Alberta.

The Chairman: I appreciate that, but I also see there is a lawsuit about this in California right now.

Mr. Hicks: In certain areas in the United States there is a requirement to market oxygenated fuels at certain times of the year. They can get the oxygenate in different ways. Ethanol is one way; MTBE is another. Most have gone with MTBE. This has nothing to do with MMT at all. Most of them have gone with MTBE. It is obviously going through the same waiver process and is going through the health testing process that the EPA requires of everyone. However, there have been some complaints in Alaska, Wisconsin and California about gasoline containing MTBE. People have said it smells or that it makes them light-headed or nauseous. That is merely anecdotal.

Mr. Roos: One of the issues regarding the use of MTBE and these other blending agents for raising octane levels is that they take up large volumes. You have to use large volumes of them in the gasoline, 5 per cent or 10 per cent, whereas MMT is a drop-in-a-gallon type of additive.

The Chairman: Mr. Wilson, with respect to your seven points of position, a number of them are legal points. You may not be at liberty to provide us with this information, but have you received legal opinions with respect to your points three and four relative to the constitutional issues which have been raised? You say the bill is an unwarranted intrusion on provincial jurisdiction. That is a constitutional issue that interests me. Similarly, with respect to your point four, you suggest the bill would violate Canada's trade commitments. Do you have opinions you would be free to show us to support those legal contentions?

Mr. Wilson: With regard to item three, senator, I believe attached to the CPPI brief is an opinion by Professor Frémont of the University of Montreal on the constitutional issues.

Mr. Hicks: The notice of intent we filed with the Government of Canada outlines in some detail the legal basis for our claim. If it is not before the committee, we will provide it.

M. Wilson: Tout dépend du mélange qui se fait en raffinerie. Dans certains cas, on ajoute des composantes supérieures à l'essence super, ce qui diminue un tout petit peu la quantité de MMT contenue dans cette essence super, mais, en moyenne, il y a habituellement un peu plus de MMT dans l'essence super par rapport à l'ordinaire.

Le sénateur Taylor: Il s'en trouve dans les deux?

M. Wilson: Dans les trois catégories.

Le président: Fabriquez-vous du MTBE?

M. Wilson: Non. C'est un composé oxygéné qui ressemble à l'éthanol. Nous ne fabriquons pas ce produit.

Le président: Mais ce n'est pas exactement le produit le plus sécuritaire du monde en grosses quantités, non plus.

Le sénateur Taylor: Nous en fabriquons en Alberta.

Le président: Je comprends, mais on a intenté des poursuites en Californie à propos de ce produit.

M. Hicks: Dans certaines régions des États-Unis, on est obligé de commercialiser des carburants à composé oxygéné à certaines époques de l'année. Ce composé oxygéné peut s'obtenir de plus d'une façon. Il y a l'éthanol; il y a aussi le MTBE. La plupart se servent du MTBE. Ce produit n'a rien à voir avec le MMT. La plupart se servent du MTBE. Ce produit est soumis aux mêmes critères d'accréditation et aux mêmes critères de santé fixés par l'EPA dans tous les cas. Il y a cependant eu certaines plaintes en provenance de l'Alaska, du Wisconsin et de la Californie à propos d'essence contenant du MTBE. Certains ont dit qu'il y avait des odeurs désagréables, que cela les étourdissait ou leur donnait des haut-le-cœur. Mais cela tient de l'anecdote.

M. Roos: À propos du MTBE et des autres produits dont l'on se sert dans ces mélanges, on dit qu'il en faut de gros volumes. Il en faut beaucoup dans l'essence, cela peut aller jusqu'à 5 ou 10 p. 100 du volume, tandis qu'avec le MMT il en faut à peine une goutte par gallon pour atteindre le but cherché.

Le président: Monsieur Wilson, vous avez énoncé sept questions, dont un certain nombre relèvent du domaine juridique. Vous n'êtes peut-être pas en mesure de partager avec nous ces renseignements, mais avez-vous des avis juridiques concernant les questions trois et quatre par rapport aux questions constitutionnelles qui ont été soulevées? Vous dites que le projet de loi représente un empiétement indésirable sur la compétence des provinces. C'est là une question constitutionnelle qui m'intéresse. Il en va de même pour votre deuxième paragraphe, où vous laissez entendre que le projet de loi viole les engagements commerciaux du Canada. Avez-vous des avis juridiques à cet effet qu'il vous serait possible de nous montrer?

M. Wilson: Pour ce qui est du sujet soulevé au paragraphe numéro trois, sénateur, je crois que vous trouverez l'avis du professeur Frémont, de l'Université de Montréal, sur les questions constitutionnelles, annexé au mémoire de l'ICPP.

M. Hicks: L'avis d'intention que nous avons déposé auprès du gouvernement du Canada explique de façon assez détaillée quels sont les fondements juridiques de notre demande. Si le comité n'a pas ce document, nous le lui fournissons.

Mr. Wilson: Would you like a copy?

The Chairman: Yes, we would.

Thank you for an exhaustive afternoon. We have appreciated your being here. You have provided us with some very important information.

The next panel is from the Consumers' Cooperative Refineries Limited.

I am pleased to turn the floor to you for your comments.

Mr. Ed Klassen, President, Consumers' Cooperative Refineries Limited: Thank you, Mr. Chairman. Consumers' Cooperative Refineries Limited, CCRL, is pleased to have the opportunity to make this submission to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

CCRL is a wholly-owned subsidiary of Federated Cooperatives Limited, the central marketing, manufacturing and administrative organization for more than 300 retail cooperatives in Western Canada.

FCL and its member retail cooperatives are known as the Co-operative Retailing System, CRS. On its incorporation on April 1, 1934, CCRL became the first world's first cooperative refinery. It began operations on May 27, 1935, as a 500-barrel-per-day skimming plant. Since then, it has grown steadily to become today's technologically advanced 50,000-barrel-per-day refinery, integrated with the heavy-oil upgrading operations of NewGrade Energy Incorporated.

The CCRL and Saskatchewan Co-operative Wholesale Society merged in 1944 to form the Saskatchewan Federated Co-operatives Limited. Subsequent mergers with provincial cooperative wholesalers in Manitoba, Alberta and British Columbia resulted in FCL as it is structured today. The petroleum products manufactured by CCRL are marketed by FCL to its member retail cooperatives and other customers. Retail cooperatives, in turn, sell the products to their estimated 750,000 individual member owners.

In 1996, FCL exceeded 2 billion litres in annual petroleum volume for the first time. The Co-operative Retailing System is a significant participant in Western Canadian petroleum retailing, especially in the farm fuel markets in Saskatchewan and Manitoba.

FCL is controlled through a broadly based, democratic structure. The estimated 750,000 co-op members in the system elect the boards of directors of their local retail cooperatives. Each member retail cooperative is eligible to appoint delegates to elect the 19-member board of FCL. Retail cooperatives also exercise their influence over FCL through resolutions and more informal dialogue at both the elected-official and operational levels.

M. Wilson: Vous en voudriez un exemplaire?

Le président: Oui, certainement.

Merci de nous avoir consacré cet après-midi bien rempli. Nous apprécions à sa juste valeur votre présence ici. Vous nous avez fourni des renseignements très importants.

Nous recevons maintenant les représentants de la Consumers' Co-operative Refineries Limited.

À vous la parole.

M. Ed Klassen, président, Consumers' Cooperative Refineries Limited: Merci, monsieur le président. La Consumers' Cooperative Refineries Limited, ou CCRL, est heureuse d'avoir l'occasion de faire cet exposé au comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La CCRL est une filiale à part entière de la Federated Cooperatives Limited, l'organisme central de commercialisation, de fabrication et d'administration de plus de 300 coopératives de vente au détail de l'Ouest du Canada.

La FCL et les coopératives de vente au détail qui en sont membres sont connues sous le vocable de Co-operative Retailing System, ou CRS. Lors de son incorporation le 1^{er} avril 1934, la CCRL est devenue la première raffinerie coopérative dans le monde. Elle a commencé ses activités le 27 mai 1935 comme usine de fractionnement produisant 500 barils par jour. Depuis lors, elle n'a cessé de croître, et aujourd'hui nous sommes une raffinerie très avancée sur le plan technologique produisant 50 000 barils par jour, et nos activités sont intégrées à celles de l'usine de valorisation du pétrole lourd de NewGrade Energy Incorporated.

La CCRL et la Saskatchewan Co-operative Wholesale Society se sont fondues en 1944 pour devenir la Saskatchewan Federated Co-operatives Limited. À la suite de diverses fusions avec des coopératives de grossistes provinciales au Manitoba, en Alberta et en Colombie-Britannique, la FCL est devenue ce qu'elle est aujourd'hui. Les produits pétroliers fabriqués par la CCRL sont commercialisés par la FCL par l'intermédiaire des coopératives de vente au détail qui en sont membres et par d'autres clients. Les coopératives de vente au détail, à leur tour, vendent ces produits à leurs membres propriétaires individuels, qu'on évalue à 750 000.

En 1996, la FCL a dépassé les deux milliards de litres de production annuelle de produits pétroliers pour la première fois. Le CRS est un intervenant important au niveau de la vente au détail des produits pétroliers dans l'Ouest canadien, surtout au niveau de la vente des carburants à la ferme en Saskatchewan et au Manitoba.

La FCL est dotée d'une structure éminemment démocratique. Les quelque 750 000 membres des coopératives élisent les membres du conseil d'administration de chaque coopérative au niveau local. Chaque coopérative a ensuite la possibilité de nommer des délégués qui éliront le conseil de la FCL composé de 19 membres. Les coopératives de vente au détail font sentir leur influence sur la FCL en votant des résolutions et en entretenant un dialogue plus informel au niveau des élus et des opérations.

On behalf of our 750,000 members, we are very concerned about the impact of Bill C-29, which would effectively ban the use of MMT in gasoline in Canada. For us, petroleum pricing is already a very sensitive issue. We do not believe that the petroleum refining industry, and ultimately our members and other customers, should bear the cost of eliminating MMT unless it is shown conclusively that there is a legitimate need.

To present our submission, I call on Bud Dahlstrom, our Senior Vice-President.

Mr. Bud Dahlstrom, Senior Vice-President, Consumers' Cooperative Refineries Limited: I also wish to thank this committee for the opportunity to present our views and concerns with respect to Bill C-29.

Mr. Klassen has indicated one of my positions. I am also the manager of Consumers' Cooperative Refineries Limited.

Consumers' Cooperative Refineries Limited is a 50,000-barrel-per-day conventional light-oil refinery — and that corresponds to about 8,000 cubic metres per day — producing a full range of petroleum products. The refinery is fully integrated with the heavy-oil upgrading operation of NewGrade Energy Inc. The refinery upgrader complex routinely processes approximately 57,000 barrels per day of heavy Saskatchewan crude oil.

The Co-op Refinery, as it has been called for many years, is not a member of CPPI, the Canadian Petroleum Products Institute. While our views will generally coincide with those of the major part of the refining industry represented by CCPI, we feel it is important to provide the unique perspective of a cooperatively owned, independent refinery. Consequently, I speak on behalf of CCRL only, and the members we serve.

I will not present a great deal of detail. I recognize that much detailed and supportive background information has already been presented. My remarks will be somewhat more general.

The CCRL has a great deal of concern with respect to the process involved in the introduction and ultimate passage of Bill C-29 in the House of Commons, but, more importantly, with respect to the very significant impact it will have on the refining industry and our customers, now and particularly in the future.

With regard to the process involved with Bill C-29, it appears to be neither health-related, as determined by Health Canada, or a direct environmental issue — that is, it does not contribute to the degradation of the environment. This probably explains the unique character of this bill, under which MMT is not really banned. It is just that we cannot effectively procure it or use it in the normal manner by which we, like many other industries, market our products in more than one province — that is, we cross provincial boundaries.

The process has also ignored the input of several of the normal participants in environmental regulation, such as the Canadian

Au nom de nos 750 000 membres, nous vous faisons part de nos vives inquiétudes concernant les répercussions du projet de loi C-29, qui interdirait pratiquement l'usage du MMT dans l'essence vendue au Canada. Pour nous, la question du prix des produits pétroliers est déjà très délicate. Nous ne croyons pas que l'industrie du raffinage du pétrole et, au bout du compte, nos membres et nos autres clients devraient faire les frais de l'élimination du MMT, à moins qu'on ne puisse prouver hors de tout doute qu'il existe pour cela un besoin véritable.

Je demande maintenant à M. Bud Dahlstrom, notre vice-président principal, de vous exposer la suite de nos arguments.

M. Bud Dahlstrom, vice-président principal, Consumers' Cooperative Refineries Limited: Je tiens aussi à remercier votre comité pour l'occasion qu'il nous offre de faire connaître nos idées et nos inquiétudes concernant le projet de loi C-29.

M. Klassen vient de vous exposer un de nos arguments. Je suis aussi le gérant de la Consumers' Cooperative Refineries Limited.

La Consumers' Cooperative Refineries Limited est une raffinerie classique qui transforme 50 000 barils de pétrole léger par jour, soit environ 8 000 mètres cubes par jour, et qui fabrique une gamme complète de produits pétroliers. La raffinerie est complètement intégrée avec l'usine de valorisation du pétrole lourd de NewGrade Energy Inc. Le complexe de valorisation du pétrole lourd traite chaque jour environ 57 000 barils de pétrole lourd brut de la Saskatchewan.

La Co-op Refinery, comme on l'appelle depuis de nombreuses années, n'est pas membre de l'ICPP, l'Institut canadien des produits pétroliers. Même si nos opinions correspondent en général à celles de la plupart des raffineries que représente l'ICPP, nous croyons qu'il est important d'offrir le point de vue d'une raffinerie indépendante qui appartient à une coopérative. Je parle donc uniquement au nom de notre coopérative et de nos membres.

Je n'entrerai pas dans beaucoup de détails. Je sais que d'autres témoins vous ont déjà présenté des mémoires fort détaillés à l'appui de leur position. Mes commentaires seront d'ordre plus général.

Notre coopérative s'inquiète beaucoup de la façon dont le projet de loi C-29 a été présenté et adopté à la Chambre des communes, et aussi, ce qui est plus important, des répercussions importantes qu'il aura sur l'industrie du raffinage et nos clients maintenant et surtout dans l'avenir.

Le projet de loi C-29 ne semble pas s'inspirer de considérations de santé, telles que définies par le ministère de la Santé, ni de préoccupations environnementales, en ce sens qu'il ne concerne pas vraiment la détérioration de l'environnement. Cela explique sans doute le caractère unique de ce projet de loi, en vertu duquel on n'interdit pas vraiment le MMT. Le projet de loi nous empêche tout simplement de l'obtenir ou de l'utiliser de la façon normale dont nous, comme beaucoup d'autres secteurs industriels, vendons nos produits dans plus d'une province, c'est-à-dire en traversant les frontières provinciales.

Dans l'étude de ce projet de loi, on n'a pas tenu compte du point de vue de plusieurs joueurs importants dans le domaine de la

Council of Ministers of the Environment, and a very significant stakeholder, the petroleum refining industry itself.

We believe it has been amply demonstrated that the utilization of MMT in gasoline does not pose a direct health risk nor is there any evidence to suggest that its use results in a direct environmental risk. Certainly this has been well covered by other presentations.

We are very well aware that another segment of the transportation industry, namely the automobile manufacturers, has concerns about the utilization of MMT and the potential detrimental effect that some manufacturers believe it may have on diagnostic equipment on some new automobiles. It is our understanding that the primary purpose of Bill C-29 is to remove MMT from gasoline to overcome this technical concern registered by the automobile manufacturers, which they believe is caused by the utilization of this additive in Canadian gasolines.

When this legislation was being studied by the Commons Standing Committee on Environment and Sustainable Development in October of 1995, the conventional wisdom of the government seemed to be that the U.S. regulations did not and would not allow the use of MMT in non-leaded gasolines. It has always been allowed in leaded gasoline in the U.S. It was considered that Canada was out of step and that regulation respecting gasoline quality should be harmonized. That still appears to be the general direction of other environmental regulations in Canada with respect to fuels.

However, in the U.S., after many lengthy court hearings and challenges, it was ultimately determined that the concern expressed by the automobile manufacturers was without merit, and MMT is now allowed in gasoline in the U.S. In fact, we currently export a modest amount of gasoline to the U.S. on an ongoing basis, and for the past year it has contained MMT.

If I may, I wish to repeat the comments I made to the Commons committee a little over a year ago:

If Canada is going to follow the lead of the United States with respect to gasoline quality, and we certainly seem to be headed in that direction, then CCRL believes we should benefit from all the work done in both countries and consider the best, most reliable information in making decisions to meet Canadian needs.

CCRL does not believe that the urgency displayed with respect to Bill C-29, without considering what may result in the U.S. following vastly greater studies, should be allowed to result in a situation where Canada may ban the use of MMT and the U.S. may authorize its use.

It now appears that the arguments related to harmonization of the gasoline regulations have been totally reversed. Since generally the same automobiles are produced and driven in both Canada and the U.S., it seems reasonable to give due consideration to the outcome of the investigations and deliberations in the

réglementation environnementale, comme par exemple le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, ainsi qu'un autre intervenant très important, soit l'industrie du raffinage du pétrole elle-même.

Nous estimons qu'on a clairement démontré que l'utilisation du MMT dans l'essence ne pose pas une menace directe à la santé, et il n'y a aucune preuve non plus qu'elle nuit directement à l'environnement. D'autres témoins ont déjà amplement expliqué ce point.

Nous savons fort bien qu'une autre composante de l'industrie des transports, soit les fabricants d'automobiles, se préoccupe de l'utilisation du MMT et de l'effet nuisible que certains fabricants croient qu'il pourrait avoir sur les dispositifs de diagnostic de certaines nouvelles voitures. Nous comprenons que l'objectif premier du projet de loi C-29, c'est d'enlever, le MMT de l'essence et, ce faisant, de résoudre le problème technique que les fabricants d'automobiles croient résulter de l'utilisation de cet additif dans l'essence canadienne.

Lorsque le comité permanent de l'environnement et du développement durable des Communes a étudié ce projet de loi en octobre 1995, le gouvernement semblait être d'avis que les règlements américains ne permettaient pas et ne permettraient pas dans l'avenir l'utilisation du MMT dans l'essence sans plomb. Il a toujours été permis de l'utiliser dans l'essence au plomb aux États-Unis. On estimait que la position du Canada n'était pas conforme à celle des États-Unis et qu'il fallait harmoniser les règlements concernant la qualité de l'essence. Dans le domaine des carburants, cela semble être toujours la politique générale du Canada concernant les règlements environnementaux.

Cependant, après un grand nombre de contestations judiciaires, les tribunaux américains ont finalement statué que les préoccupations des fabricants d'automobiles n'étaient pas fondées, et on permet donc maintenant aux États-Unis l'utilisation du MMT dans l'essence. D'ailleurs, nous exportons actuellement aux États-Unis des quantités modestes d'essence, qui depuis une année contiennent du MMT.

Si vous le permettez, j'aimerais réitérer les commentaires que j'ai faits au comité de la Chambre des communes il y a un peu plus d'un an:

Si le Canada décide de suivre l'exemple des États-Unis concernant la qualité de l'essence, ce qui semble être le cas, la CCRL croit qu'il faut tirer avantage du travail fait dans les deux pays et tenir compte des informations les plus fiables lorsque nous prenons des décisions pour répondre aux besoins canadiens.

La CCRL estime que ce serait une erreur de ne pas tenir compte des résultats éventuels des études plus larges effectuées aux États-Unis et d'adopter à toute vitesse le projet de loi C-29, ce qui aurait pour effet d'interdire l'utilisation du MMT au Canada alors qu'il pourrait être permis aux États-Unis.

Les arguments sur l'harmonisation des règlements en matière d'essence semblent avoir été complètement renversés. Puisqu'on fabrique et conduit essentiellement les mêmes autos au Canada et aux États-Unis, il semblerait raisonnable de tenir compte des résultats des études et enquêtes américaines sur l'effet du MMT

U.S. with respect to the effect that MMT has on automobile diagnostic systems. The conclusion was that MMT does not cause or contribute to the emissions system impairment.

When all aspects of the background leading up to the passage of Bill C-29 are considered, there appears to be no health or direct environmental basis for this legislation. Its sole purpose is to reduce concerns that the automobile manufacturers have with respect to impairment of diagnostic equipment on new automobiles. It has been repeatedly stated by the refining industry, by Ethyl Corporation, the supplier of MMT, and most conclusively by the U.S. Court of Appeals and the U.S. Environmental Protection Agency, that there is currently no scientific or proven basis for their allegations.

Again, as we stated in our previous brief, we believe that Bill C-29 should not be allowed to proceed unless or until further fleet testing might prove that MMT really does cause a legitimate problem. Certainly, recent test results, as presented by other parties appearing before this committee, confirm our position that gasoline containing MMT has not had a negative impact on automobile environmental equipment.

We reiterate our position that if MMT were proven to be harmful to health or directly to the environment, we are prepared to agree that it should no longer be utilized in gasoline blending.

There have been comments made about the amount of MMT added to gasoline. A year ago we reduced our additions of MMT to approximately a little over half, which is the level allowed in the U.S. This was really in anticipation of what might come out of the proposed MMT legislation at that time.

I would now like to be more specific with respect to the impact this legislation would have on CCRL and the members we serve. A ban on MMT in gasoline would result in a direct increase in operating costs in our refinery ranging from \$500,000 to \$1 million per year. This cost is the result of increased utilization of fuel and crude oil, and decreased efficiency.

The benzene content and total aromatic content of our gasolines would directionally increase, and CO₂ and NO_x emissions from the refinery would also directionally increase. Of course, the benefit of reduced NO_x emissions from our members' automobiles as a direct result of MMT in their gasolines would be lost.

Benzene is a recognized toxin that is soon to be regulated. There has been full consultation between the refining industry and the federal Department of Environment on this very important issue. CCRL's capital expenditure to meet the benzene requirements is something in excess of \$5 million, probably closer to \$6 million, and again it will cost about \$500,000 a year in operating costs. This is to meet the benzene regulation. It would have to be implemented approximately a year sooner if MMT were eliminated.

However, CCRL's ongoing concern if MMT were banned is the directional increase in aromatics and indirectly of other emissions. We recognize that environmental concerns make it prudent to

sur les systèmes de diagnostic des automobiles. Il ressort des études américaines que le MMT n'a pas d'effet nuisible sur les dispositifs antipollution.

Si l'on examine les raisons de l'adoption du projet de loi C-29, elles ne semblent pas inclure des considérations de santé ni de protection de l'environnement. Le seul objectif du projet de loi, c'est d'apaiser les préoccupations des fabricants d'automobiles concernant les défaillances des systèmes de diagnostic installés dans les nouvelles voitures. L'industrie du raffinage, Ethyl Corporation, qui est le fournisseur du MMT, et, ce qui est encore plus concluant, la Cour d'appel ainsi que l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis, ont toutes réitéré qu'il n'y a aucune preuve scientifique justifiant ces allégations.

Comme nous l'avons signalé dans notre mémoire précédent, nous croyons qu'il faut suspendre l'étude du projet de loi C-29 tant qu'on n'aura pas fourni des preuves découlant de tests sur le parc automobile qui démontrent que le MMT cause vraiment un problème. Les résultats des tests les plus récents, qu'ont présentés d'autres témoins devant ce comité, confirment clairement notre position, c'est-à-dire que l'essence contenant du MMT n'a pas eu d'incidence négative sur les dispositifs antipollution des automobiles.

Nous réitérons que si l'on peut prouver que le MMT nuit à la santé ou directement à l'environnement, nous serons prêts à en interdire l'utilisation dans l'essence.

On a fait des commentaires sur la quantité de MMT ajoutée à l'essence. Il y a un an nous avons réduit d'un peu plus de la moitié la quantité de MMT ajoutée, ce qui correspond au niveau permis aux États-Unis. Nous avons pris cette mesure en prévision de l'adoption éventuelle du projet de loi sur le MMT.

J'aimerais parler maintenant de façon plus précise des répercussions de ce projet de loi sur la CCRL et nos membres. L'interdiction de l'utilisation du MMT dans l'essence aurait pour effet d'augmenter directement de 500 000 \$ à un million de dollars les frais d'exploitation de notre raffinerie. Cette augmentation des coûts résulterait de l'utilisation accrue du carburant et du pétrole brut et d'une diminution d'efficacité.

La teneur en benzène et en composés aromatiques de l'essence que nous produisons augmenterait directement, ainsi que les émissions de CO₂ et de NO_x de la raffinerie. Il va sans dire que l'avantage de réduire les émissions de NO_x dans les voitures de nos membres qui résulterait directement de l'utilisation du MMT dans l'essence disparaîtrait.

Le benzène est une toxine reconnue qui sera bientôt réglementée. L'industrie du raffinage et le ministère fédéral de l'Environnement ont eu de longues consultations sur ces questions très importantes. Afin de se conformer au règlement sur le benzène, la CCRL dépensera plus de cinq millions de dollars, et probablement six millions de dollars, ainsi qu'environ 500 000 \$ par an à titre de frais d'exploitation. Si l'on éliminait le MMT, il faudrait mettre en vigueur ce règlement environ un an plus tôt que prévu.

Cependant, ce qui inquiéterait la CCRL le plus si on interdisait le MMT, ce serait l'augmentation graduelle des composés aromatiques et l'augmentation indirecte d'autres émissions. Nous

consider the pollution effects of aromatics and sulphur compounds and other emissions coming from an automobile tail pipe. It appears to us that it is very counterproductive to eliminate an additive that has a positive effect on known emissions, both at the manufacturing level and at the consumer level, when that additive has no proven, harmful effect in its own right.

CCRL may be faced with very high capital costs and attendant operating costs depending of the severity of future gasoline quality regulations. These capital costs are currently estimated to be as high as \$70 million to \$80 million. We sincerely hope all regulations will be tailored to meet Canadian needs. The elimination of MMT at this time will certainly aggravate those concerns. Directionally, the elimination of MMT, of course, will increase the aromatics, which certainly will be one of the major concerns with respect to gasoline quality in the future.

I should like to make one additional point. There has been considerable discussion and speculation regarding the effect that a ban on the use of MMT, as an octane enhancer, would have on the use of ethanol, which can also be used to boost gasoline octane ratings. Because of CCRL's background, our ownership and our close association with the agricultural community, we are very familiar with all the possible benefits and concerns related to the use of ethanol in gasolines. We can state categorically that there is no relationship between MMT and ethanol.

A ban on MMT will not enhance the use of ethanol in our refinery nor in most of the refineries with which I am familiar across Canada. That is a separate issue.

I might comment that ethanol is an oxygenate used primarily in the U.S. to reduce CO emissions. CO is not a Canadian problem, and ethanol and MTBE would be used in Canadian refineries to resolve other problems; however, the economics related to them are not nearly as good as those for MMT.

For the reasons stated above, Consumers' Cooperative Refineries Limited, on behalf of Federated Cooperative and its members, respectfully request that this committee give serious consideration to the merit of and justification for Bill C-29. Further, we would request that the recommendation of this committee to the Senate be to use sound judgment with respect to environmental policy and to defer the approval of Bill C-29. There are many potential impediments to its eventual implementation if it eventually becomes law, including internal and international trade issues, and we still have a lack of proven scientific need for the legislation.

In our previous submission, and in the various presentations that we have made, as in this case, we have had the full support of the Government of Saskatchewan and particularly the provincial ministries of environment and energy and mines.

Senator Kenny: Thank you for a succinct and clear brief. It has been helpful to the committee.

comprenons que pour des raisons environnementales il faut tenir compte de la pollution que créent les composés aromatiques et soufrés ainsi que d'autres émissions qui sortent du pot d'échappement d'une auto. Nous pensons qu'éliminer un additif qui a un effet positif sur les émissions connues, tant au niveau du fabricant qu'à celui du consommateur, lorsque l'additif en question n'a aucun effet nuisible connu, va à l'encontre de l'effet voulu.

Selon la sévérité des règlements futurs concernant la qualité de l'essence, la CCRL aura peut-être à payer des coûts d'immobilisations et par conséquent des coûts d'exploitation très élevés. À l'heure actuelle, on évalue ces coûts d'immobilisations à 70 ou 80 millions de dollars. Nous espérons sincèrement que tous les règlements seront adaptés aux besoins canadiens. La suppression du MMT à ce moment-ci va certainement aggraver ces préoccupations. De plus, la suppression du MMT augmentera les composés aromatiques dans l'essence, ce qui sera un facteur important pour ce qui est de sa qualité dans l'avenir.

Je tiens à faire une autre remarque. On a beaucoup discuté et conjecturé quant à l'incidence qu'aurait une interdiction du MMT, comme remonteur d'octane, sur l'utilisation de l'éthanol, qui peut également servir à rehausser les indices d'octane. À cause de nos antécédents, de nos propriétaires et de nos liens étroits avec la collectivité agricole, nous connaissons très bien tous les avantages et les désavantages qu'implique l'utilisation de l'éthanol dans l'essence. Nous pouvons affirmer catégoriquement qu'il n'y a pas de lien entre le MMT et l'éthanol.

L'interdiction du MMT ne fera pas en sorte que notre raffinerie et la plupart des raffineries que je connais au Canada utiliseront davantage l'éthanol. Il s'agit d'une question distincte.

Je pourrais ajouter que l'éthanol est un composé oxygéné qui est utilisé surtout aux États-Unis pour réduire les émissions d'oxydes de carbone. L'oxyde de carbone n'est pas un problème au Canada, et l'éthanol et le MTBE seraient utilisés dans les raffineries canadiennes pour résoudre d'autres problèmes. Cependant, les considérations économiques sont beaucoup moins intéressantes pour ces produits que pour le MMT.

Pour toutes ces raisons, la Consumers' Cooperative Refineries Limited, au nom de la Federated Cooperative et de ses membres, demande respectueusement que le comité examine avec soin le bien-fondé du projet de loi C-29. De plus, nous demandons au comité de recommander que le Sénat fasse preuve de jugement en ce qui concerne la politique environnementale et remette à plus tard son approbation du projet de loi C-29. Il existe beaucoup d'obstacles éventuels à sa mise en oeuvre si jamais il est adopté, par exemple les questions commerciales intérieures et internationales. De plus, on n'a toujours pas de preuves scientifiques qui démontrent la nécessité du projet de loi.

Dans notre mémoire actuel et précédent, et dans les différents exposés que nous avons faits, nous avons eu l'appui complet du gouvernement de la Saskatchewan, et surtout des ministères provinciaux de l'Environnement et de l'Énergie et des Mines.

Le sénateur Kenny: Merci de votre mémoire concis et clair. Il nous est utile.

My first question deals with cost. You have described the anticipated increased costs to your company in the event the legislation is passed.

We were told by other witnesses that the costs work out to roughly one-tenth of a cent per litre, or \$7 per customer over the course of a year. I do not know if this applies to your refinery, but presumably all refineries would be required to assume some additional costs if they were to eliminate MMT. The \$7 per year to the consumer has been contrasted against hundreds of dollars of cost in terms of recalls and service problems to the same consumer in the event that MMT continues. I hear your argument that it will be more expensive for your refinery; however, the refineries will simply pass that \$7 cost on to the consumer. We were also told that, if this did not happen, the cost to the consumer will be in the hundreds of dollars because it is expensive to take a vehicle to mechanics and garages in order to make repairs.

What do you say to that?

Mr. Dahlstrom: Passing costs on directly sometimes works and sometimes does not, as we all know. Hopefully it works on the long term. Obviously I am speaking as a refiner. Whatever that cost is, in the long term, I agree that it will be passed on.

I question whether the statement with regard to hundreds of dollars is valid. The last three hours have been spent discussing whether it is a valid statement or not.

In my own experience and in doing a great deal of driving, I have yet to experience any of the problems that have been discussed. I do not know of anyone who has had the problems being discussed. That does not mean they do not happen. All kinds of things happen, whether because of cold weather or something else. Certainly we have had our share of problems. It is amazing that many things on an automobile work when it is 30 or 40 degrees below zero. My answer is that I just do not know whether those costs are legitimate.

Senator Kenny: In your testimony, you talked about direct risk. The debate around this table is not about direct risk, but indirect risk. The question is whether the diagnostic equipment breaks down and then, as a consequence, causes greater pollution.

We have not yet heard arguments suggesting that MMT should be banned because of the manganese output. Rather, it is because it will foul up the OBD-II. Eventually, that would mean that drivers do not know whether their cars are functioning cleanly.

The direct risk does not seem to be the issue. It is the indirect risk of the breakdown of that equipment because of cumulative use of MMT.

Mr. Dahlstrom: That is a fair statement. The risk is indirect in two ways. It is generally agreed that use of MMT will not affect the pollution control equipment. If the automobile manufacturers are correct, it will affect the diagnostic equipment such that, some time down the road, it could indicate that your pollution control

Ma première question porte sur les coûts. Vous avez décrit les coûts supplémentaires que votre coopérative aura à payer si le projet de loi est adopté.

D'autres témoins nous ont dit que les coûts sont d'environ un dixième de cent le litre, ou 7 \$ par client par an. Je ne sais pas si votre raffinerie aura à payer ces coûts, mais je suppose que toutes les raffineries auront des coûts supplémentaires à payer si le MMT est supprimé. On nous a dit que les 7 \$ par an se comparent avantageusement aux centaines de dollars que les consommateurs auraient à payer en réparations si le MMT n'était pas supprimé. Je comprends votre argument selon lequel ce sera plus coûteux pour votre raffinerie. Cependant, les raffineries vont simplement refiler cette augmentation de 7 \$ au consommateur. On nous a également dit que si le MMT n'est pas supprimé, les consommateurs auront à payer des centaines de dollars en réparations coûteuses.

Que répondez-vous à cet argument?

M. Dahlstrom: Comme nous le savons tous, refiler les coûts aux consommateurs marche dans certains cas et pas dans d'autres. Nous espérons que cela marchera à long terme. Il va sans dire que je vous parle en tant que représentant des raffineries. Je suis d'accord pour dire que, quel que soit le coût, à long terme il sera refilé au consommateur.

Je remets en question la validité du commentaire concernant les centaines de dollars. Depuis trois heures on discute de la validité de cette déclaration.

D'après ma propre expérience et d'après le grand nombre d'heures que j'ai passées à conduire, je n'ai pas fait l'expérience des problèmes qui ont été discutés. Je ne connais personne qui a eu les problèmes qui ont été soulevés. Cela ne veut pas dire que ces problèmes n'arrivent pas. Toutes sortes de choses arrivent, que ce soit à cause du froid ou autre chose. Nous avons certainement eu notre part de problèmes. Il est incroyable que tant de choses dans une automobile fonctionnent quand il fait 30 ou 40 degrés sous zéro. Ma réponse est simplement que je ne sais pas si ces coûts sont légitimes.

Le sénateur Kenny: Dans votre témoignage, vous avez parlé de risque direct. On ne discute pas de risque direct autour de cette table, mais plutôt de risque indirect. La question est de savoir si les dispositifs de diagnostic se détériorent et si cela entraîne une plus grande pollution.

Nous n'avons encore entendu personne dire que le MMT devrait être prohibé à cause des émissions de manganèse. C'est plutôt parce que cela peut nuire au système de diagnostic intégré-II. Cela veut dire qu'à la longue les automobilistes ne sauraient pas si leurs autos polluent ou non.

Le risque direct n'est pas la question; la question, est le risque indirect de la détérioration des dispositifs à cause de l'utilisation cumulative du MMT.

M. Dahlstrom: C'est un commentaire juste. Le risque est indirect pour deux raisons. On est d'accord en général pour dire que l'utilisation du MMT n'a pas une incidence sur les dispositifs antipollution. Si les fabricants d'automobiles ont raison, il y aura une incidence sur les dispositifs de diagnostic, ce qui veut dire

equipment may not be working. Broadly speaking, if their concerns are correct, the risk is indirect and will occur some extended period down the road.

Senator Kenny: You referred to harmonization with the United States. You indicated that, in an effort to harmonize, you dropped your percentage down to match the percentage allowed in the United States.

It is clear that the United States will be a patchwork quilt. We will not see MMT all over the United States no matter what Ethyl wants. We will see some states with regulations which do not match the federal government desires, and we will see other states which do match.

Since we will face that patchwork quilt in the United States, does it not make more sense for Canada to be on the clean part of quilt, rather than on the dirty part?

Mr. Dahlstrom: I am not sure that follows. I do not think it will necessarily be a patchwork quilt based on states. Excluding California, most of the rest of the states follow the federal government regulations. I would be surprised if there were a patchwork based on states. It is more apt to be a patchwork based on the capabilities of the refiners which are providing the fuel for those states.

That will also be true in Canada based on the best economics at the present time. Some refiners in the U.S. have octane literally coming out their ears. They do not need any additional octane enhancement. Others, of course, do not meet that criteria. The same is true in Canada. Some refiners are in much better shape than others, which dictates whether MMT will be used by a particular refiner. The fact that it can be used does not mean that a refiner will use it.

I should not say this when Ethyl Corporation is here, but we do not use MMT continuously. At certain times of the year, we do not use MMT because it is not economic to do so. At other times of the year, it is important that we have that capability because it is the most economical thing to do.

I used the words "directional increase". The increases to which we refer are not terribly large. If MMT disappears, there will not be a major happening in the refinery. However, the directional increases are important. Aromatics — and benzene is one of the family of aromatics — are a source of concern with regard to environmental regulations. Anything we do which directionally increases those aromatics, as far as I see, is a concern and a serious problem. It makes it that much more difficult and that much more costly down the road.

There is no question that everyone in the world, as was stated earlier, would like to see gasoline as a pure compound which does not hurt anything. Unfortunately, that is not the case. It is a mixture of many materials, and aromatics will always be suspect. Probably the biggest single thing, as far as I am personally concerned, is the increase in aromatics directionally. It is 1 to 2 per cent between no MMT and maximum use of MMT. That is out of about 30 per cent. That is not the end of the earth as far as

qu'à la longue les dispositifs antipollution ne fonctionneraient peut-être pas. En général, s'ils ont raison, le risque est indirect et se présentera un jour.

Le sénateur Kenny: Vous avez parlé de l'harmonisation avec les États-Unis. Vous avez dit que, afin d'harmoniser, vous avez abaissé votre pourcentage pour qu'il soit le même que celui qui est permis aux États-Unis.

Il est clair que les États-Unis formeront un ensemble hétérogène. On ne verra pas de MMT dans tous les États-Unis, quel que soit le désir de Ethyl. Il y aura des États dont les règlements ne refléteront pas les désirs du gouvernement fédéral et il y aura d'autres États dont les règlements refléteront ces désirs.

Étant donné que ce sera hétérogène aux États-Unis, le Canada ne devrait-il pas faire partie des régions propres plutôt que des régions polluées?

M. Dahlstrom: Je ne sais pas si c'est logique. Je ne pense pas que cet ensemble hétérogène se définira en fonction des États. Si on exclut la Californie, la plupart des autres États respecteront le règlement du gouvernement fédéral. Je serais surpris de voir des États hétérogènes. Il y aura plutôt des raffineurs hétérogènes, ceux qui fournissent le carburant aux États.

Ce sera le cas aussi au Canada si on se fonde sur l'économie actuelle. Il y a des raffineurs aux États-Unis qui ne savent que faire avec tout l'octane qu'ils ont. Ils n'ont pas besoin de remonter davantage leur octane. D'autres, bien sûr, ne satisferont pas à ces critères. C'est vrai du Canada aussi. Il y a des raffineurs qui sont en meilleure santé que d'autres, et c'est cela qui déterminera si tel ou tel raffineur utilisera le MMT. Le fait qu'on peut l'employer ne veut pas dire qu'un raffineur va le faire.

Je ne devrais pas dire ceci devant Ethyl Corporation, mais nous ne nous servons pas toujours du MMT. Pendant certaines périodes de l'année, nous ne nous servons pas du MMT parce qu'il n'est pas rentable de le faire. Pendant d'autres périodes de l'année, il est important que nous puissions le faire parce que c'est la chose la plus rentable à faire.

J'ai parlé de «d'augmentation graduelle». Les augmentations dont nous parlons ne sont pas très grandes. Si le MMT disparaît, il n'y aura pas de grand bouleversement parmi les raffineries. Cependant, les augmentations graduelles sont importantes. On s'inquiète des composés aromatiques — et le benzène fait partie de la famille des composés aromatiques — en ce qui a trait aux règlements environnementaux. D'après ce que je vois, tout ce que nous faisons qui augmente graduellement ces composés aromatiques est un problème sérieux. Cela nous rend la tâche beaucoup plus difficile et beaucoup plus coûteuse à la longue.

Nul doute que tout le monde, comme on l'a vu tout à l'heure, aimerait que le carburant soit un composé pur qui ne nuit à rien ni personne. Malheureusement, ce n'est pas le cas. Il s'agit d'un mélange de plusieurs substances, et les composés aromatiques seront toujours un élément suspect. Le plus grand problème, en ce qui nous concerne, c'est l'augmentation graduelle des composés aromatiques. Elle est de 1 à 2 p. 100 entre aucune utilisation du MMT et l'utilisation maximale du MMT. C'est sur à peu près

any individual refinery is concerned; however, directionally, it is a move that should not be made if there is an alternative. Down the road, we will have to live with that and back up again, and it becomes more costly.

From an economic standpoint, if MMT does not have other legitimate concerns, it is a shame to ban it because I do view the repercussions as being a legitimate concern — namely, aromatics.

Senator Kenny: Your comment at the beginning of your response, sir, related to California and the rest of the country. You indicated that California was a singularity and that the rest of the country tended to be regulated federally. That is true.

On the other hand, would you not also concede that California tends to set the tone for the rest of the country and tends to be ahead of the feds? In fact, we have a great deal of experience which shows that what happens in California eventually moves across at least to the states which are experiencing higher levels of pollution. They tend to follow California's lead.

Mr. Dahlstrom: They tend to, but there is no place in the rest of the U.S. which has the problems California has. Some of the other states have concerns that tend to approach Canada's. It is quite different. Certainly you can name three places in Canada which have concerns, but they do not approach the magnitude of the problem in California.

My concern always is that legislation and regulations in Canada are for the Canadian situation as opposed to a "me too" attitude or simply following California. The U.S. northeast decided they would do that with reformulated gasoline and then tended to back off because it was not free and because reformulated gasoline has some of its own problems as well.

Senator Kenny: Would you comment on why all 21 car manufacturers and retailers in this country refuse to use a product which you believe significantly improves the emissions of vehicles? Why are all 21 car manufacturers opposed to this?

Mr. Dahlstrom: They do not refuse to use it. No car manufacturer has even suggested that they refuse to use the fuels produced by Canadian refiners containing MMT. They complain about the fact that they feel MMT will create problems for them. We have certainly never been approached, and I suspect will not be approached, by any of the automobile companies saying, "Why not change your gasoline blends?"

Why do they all act in concert? Many companies do many things in concert because the stronger ones can influence the group or the community. I am speculating, and I should not do that, but certainly the three major North American companies feel that they have some concerns. It is my understanding that a number of the other automobile companies do not have a problem, and I have certainly seen articles in the literature which indicate that a number of them do not. Nevertheless, I agree that they are all part of the number you quoted, and I cannot speculate as to why.

30 p. 100. Ce n'est pas la fin du monde pour une seule raffinerie; cependant, s'il y a des solutions de rechange, une augmentation dirigée ne devrait pas avoir lieu. À la longue nous devrons vivre avec cela, et cela deviendra plus coûteux.

Du point de vue de la rentabilité, si on n'avait pas d'autres préoccupations à l'égard du MMT, il serait dommage de le prohiber, parce que je pense que les conséquences constituent un problème légitime, c'est-à-dire les composés aromatiques.

Le sénateur Kenny: Au début de votre réponse, monsieur, vous avez parlé de la Californie et du reste du pays. Vous avez dit que la Californie est une exception et que le reste du pays tend à respecter les règlements fédéraux. C'est vrai.

D'un autre côté, ne reconnaîtriez-vous pas que la Californie tend à fixer les normes pour le reste du pays et tend à devancer le gouvernement fédéral? En fait, il y a beaucoup d'exemples qui démontrent que ce qui se passe en Californie tend à être adopté au moins par les États qui ont des niveaux plus élevés de pollution. Ils ont tendance à suivre l'exemple de la Californie.

M. Dahlstrom: Ils ont tendance à le faire, mais il n'y a aucun endroit aux États-Unis qui a les mêmes problèmes que la Californie. Quelques-uns des autres États ont des problèmes qui peuvent ressembler à ceux du Canada. C'est très différent. Vous pouvez certainement nommer trois endroits au Canada qui ont des problèmes, mais en grandeur ces problèmes ne ressemblent en rien problème de la Californie.

Je pense que les règlements et la loi au Canada doivent être faits en fonction de la situation canadienne au lieu de tout simplement copier la Californie. Le Nord-Est des États-Unis a décidé qu'il le ferait avec le carburant reformulé, et ils ont ensuite changé d'avis parce que ce n'était pas gratuit et parce que le carburant reformulé a des problèmes aussi.

Le sénateur Kenny: Pourriez-vous nous dire pourquoi les 21 détaillants et fabricants d'automobiles au pays refusent de se servir d'un produit qui selon vous pourrait améliorer les émissions des automobiles de façon importante? Pourquoi les 21 fabricants d'automobiles sont-ils opposés à cela?

M. Dahlstrom: Ils ne refusent pas de s'en servir. Aucun fabricant d'automobiles n'a dit qu'il refuserait de se servir des carburants produits par les raffineries canadiennes qui contiennent du MMT. Ils se plaignent du fait que le MMT va leur créer des problèmes. Les compagnies d'automobiles ne sont jamais venues nous dire, et je pense qu'elles ne viendront jamais nous dire: «Pourquoi ne pas changer la formulation de votre carburant?»

Pourquoi agissent-elles ensemble? Plusieurs compagnies agissent ensemble parce que les compagnies plus fortes peuvent avoir une influence sur le groupe ou le secteur. Je fais une hypothèse, et je ne devrais pas le faire, mais les trois compagnies nord-américaines les plus importantes sont certainement d'avis qu'il y a des problèmes. D'après ce que j'ai compris, un certain nombre de compagnies d'automobiles n'ont aucun problème et j'ai vu des articles qui disent qu'un certain nombre de ces compagnies n'ont pas de problème. Cependant, je suis d'accord pour dire qu'elles font partie du nombre que vous avez cité, et je ne peux pas vous dire pourquoi.

Mr. Klassen: To respond to the first part of your question about pricing, it is a sensitive issue. I have farmed in southern Manitoba for over 40 years. We had a situation 10 years ago where farmers were importing fuel from the U.S. because of a slight differential. The provincial government was accommodating them by having dyeing stations at the border. The fuel is all dyed for farm fuels.

We sharpened our pencils. We were then competitive again with North Dakota, although they have powerful co-ops. We feel good about it, but it is important that we have harmonization of standards and pricing because any little imbalance can cause us to lose product to the U.S.

Senator Kenny: I accept that, sir. My comparison was that if the figures which came from the Killborn report bear out and it costs consumers \$7 a year, that is what will be passed on to them. You cannot have a mechanic look at your car for less than \$30 or \$50. It depends where you are, but it certainly costs more than \$7 when you go to the garage. It seems that the consumer will be better off financially absorbing the extra \$7 without MMT than having to go in for one service call, not to mention a variety of them. That is why I mentioned the question of price.

Senator Cochrane: I thank you both for attending. I must tell you we have received a great deal of representation from western Canada. I believe this is our first from Saskatchewan, although I stand to be corrected in that regard.

The words "consumers' cooperative" create a positive image for me because I am a great supporter of cooperative things, especially as they relate to consumers.

How many refineries do you represent?

Mr. Dahlstrom: One.

Senator Cochrane: Is that in Saskatchewan?

Mr. Dahlstrom: We provide products directly for virtually all of Saskatchewan and most of Manitoba, partially directly out of Regina and partially by pipeline. In the other provinces, it is provided by exchange. We provide products in four western provinces, but directly only in two.

Senator Cochrane: This morning we heard from the dealers, the Canadian Automobile Association, the people who sell cars. They were adamant about the use of MMT and it having a detrimental effect on cars. They said that their business is booming as a result of repairs to spark plugs because MMT is plugging them up. The people you represent, the consumers, are paying. They would be happy if this bill passed.

Mr. Klassen: We used to have a service station in every town, and they have all closed down due to lack of business. In most towns, few stations actually do service work, and that is why their business is booming. As well, the newer cars do not need as much

M. Klassen: Pour répondre à la première partie de votre question à propos des prix, c'est une question délicate. J'ai une ferme dans le Sud du Manitoba depuis plus de 40 ans. Il y a 10 ans, les agriculteurs importaient leur carburant des États-Unis à cause d'une petite différence de prix. Le gouvernement provincial les laissait faire et a installé des stations de teinture à la frontière. Tout le carburant utilisé sur les fermes est coloré.

Nous avons fait des calculs. Nous pouvions de nouveau concurrencer le Dakota du Nord, malgré leurs puissantes coopératives. Nous en sommes satisfaits, mais il est important d'harmoniser les normes et les prix, puisque le moindre déséquilibre risque de nous faire perdre des clients au profit des États-Unis.

Le sénateur Kenny: J'accepte ce que vous dites, monsieur. Ma comparaison se fonde sur les chiffres tirés du rapport Kilborn, qui pourraient se traduire par une hausse de 7 \$ par année pour les consommateurs, une hausse qui leur sera transmise. Il en coûte au moins 30 \$ ou 50 \$ pour faire vérifier sa voiture par un mécanicien. Cela dépend de l'endroit où on se trouve, mais il en coûte certainement plus que 7 \$ lorsqu'on se rend au garage. Il me semble que le consommateur s'en tirerait beaucoup mieux en absorbant les 7 \$ supplémentaires sans le MMT, plutôt que d'être obligé d'aller voir le mécanicien une fois, sinon plus souvent. C'est pour cela que j'ai soulevé la question du prix.

Le sénateur Cochrane: Je vous remercie tous les deux pour votre participation. Je dois vous signaler que nous avons reçu un grand nombre de représentations de l'Ouest canadien. Je crois que c'est notre première de la Saskatchewan, mais je vous prie de me corriger si je me trompe.

Le terme «coopérative de consommateurs» a une connotation positive pour moi, puisque j'appuie tout ce qui est coopératif, surtout en ce qui a trait aux consommateurs.

Vous représentez combien de raffineries?

M. Dahlstrom: Une.

Le sénateur Cochrane: Est-elle en Saskatchewan?

M. Dahlstrom: Nous fournissons directement des produits pour toute la Saskatchewan et presque tout le Manitoba, en partie directement de Regina et en partie par pipeline. Dans d'autres provinces, nous fournissons le produit par un échange. Nous fournissons des produits dans quatre provinces de l'Ouest, mais seulement dans deux de façon directe.

Le sénateur Cochrane: Ce matin, nous avons entendu les concessionnaires, l'Association canadienne des automobilistes, les gens qui vendent des voitures. Ils ont dit avec insistance que le MMT a un effet néfaste sur les voitures. Ils ont dit que les affaires vont bon train, puisqu'ils doivent réparer les bougies qui sont endommagées par le MMT. Ceux que vous représentez, les consommateurs, doivent payer. Ils seraient heureux si ce projet de loi était adopté.

M. Klassen: Nous avions autrefois une station-service dans chaque ville, et elles sont toutes disparues, puisqu'il n'y a plus de clientèle. Dans la plupart des villes, très peu de stations-service offrent un service de mécanicien, et c'est pour cela que les affaires

service. I have not had any problems with my 1996 GM. You only use the service stations for oil changes and grease jobs.

Mr. Dahlstrom: I am not sure I have an answer to that except, as Mr. Klassen indicated, that modern automobiles require less service. Our organization used to have five service stations in Regina. We still have a number of gas bars, but only one service station simply because there is far less service required.

Most modern automobiles are taken back to the dealers for a variety of reasons. The biggest single reason is that many things are detected by computer analysis. Even the sophisticated auto-electric places cannot do that work because they do not have access to the information or the computer programs from the major manufacturers. If you try to take your GM car to a Ford dealer for repairs, the response from the Ford dealer would be that it cannot be done, in many instances, if that analysis is required.

I would be surprised if the concerns with respect to spark plugs were valid. I get a new car every few years. I do not change spark plugs anywhere near what I used to do four, five or ten years ago. It is not related. We have had MMT all this period of time, so perhaps that is the comparison with the U.S.

If you are looking at Canada versus the U.S., I would be inclined to think that weather, cold engine starts, and a whole raft of other things have a far greater bearing on it than MMT in gasoline. However, I am prejudiced.

Senator Cochrane: They have compared rates of repairs between Canada and the U.S. Would you not say that it would be in the best interests of consumers to compare North Dakota with Saskatchewan because of weather conditions?

Mr. Dahlstrom: It might be if that comparison could be made. The quality of gasoline is better in Canada than it is in parts of North Dakota or Montana. That is a fact, not because of MMT, but because of other things. If that comparison could be made, certainly it might tell us something.

Senator Cochrane: Would that be better than comparing Canada and the U.S.?

Mr. Dahlstrom: I do not think a country-wide basis tells us much.

Senator Cochrane: Many statistics on repairs from our previous witnesses compared Canada and the U.S. You mentioned North Dakota, and you are from Saskatchewan. These two areas have comparable weather.

Mr. Dahlstrom: Approximately comparable.

Senator Cochrane: You said, as did the witnesses from Ethyl Corporation, that weather is a factor.

Mr. Dahlstrom: That is a fair statement. However, using that type of comparison, I do not know how much of a factor it is.

vont bien. De plus, les nouvelles voitures n'ont pas besoin d'autant de service. Je n'ai eu aucun problème avec ma GM 1996. On se rend aux stations-service seulement pour faire vidanger l'huile et pour faire lubrifier la voiture.

M. Dahlstrom: Je ne suis pas certain de pouvoir répondre, sauf pour dire, comme l'a indiqué M. Klassen, que les automobiles modernes nécessitent moins de service. Notre organisation avait autrefois cinq stations-service à Regina. Nous avons encore plusieurs postes d'essence, mais seulement une station-service simplement parce qu'on a besoin de moins de service.

Pour la plupart des voitures modernes, on retourne chez les concessionnaires pour plusieurs raisons. La raison la plus importante, c'est qu'il faut une analyse informatisée pour détecter plusieurs problèmes. Même les garages qui ont de l'équipement très perfectionné ne peuvent pas faire ce travail, puisqu'ils n'ont pas accès à l'information, ni aux logiciels venant des grands fabricants. Si vous vous rendez chez un concessionnaire Ford avec une voiture GM pour la faire réparer, le concessionnaire vous dira qu'il ne peut pas faire le travail, bien souvent, s'il faut faire une analyse.

Je serais surpris d'apprendre qu'on a raison de s'inquiéter au sujet des bougies. J'achète une nouvelle voiture à intervalles réguliers. Je ne change pas les bougies aussi souvent que je le faisais il y a quatre, cinq, ou dix ans. Il n'y a aucun rapport. Le MMT existe depuis tout ce temps-là; donc, il s'agit peut-être de la comparaison avec les États-Unis.

Si vous comparez le Canada et les États-Unis, j'aurais tendance à croire que le climat, les démarrages à froid et toute une variété d'autres choses ont une bien plus grande influence que le MMT dans l'essence. J'ai cependant un parti pris.

Le sénateur Cochrane: On a comparé les taux de réparations du Canada et des États-Unis. Ne pensez-vous pas que dans l'intérêt des consommateurs, il vaudrait mieux comparer le Dakota du Nord et la Saskatchewan, puisque ce sont des climats comparables?

M. Dahlstrom: Si cette comparaison était possible, effectivement. Toutefois, l'essence est de meilleure qualité au Canada que dans certaines régions du Dakota du Nord ou du Montana. Cela est dû, non pas au MMT, mais à d'autres facteurs. S'il était possible de faire une telle comparaison, ce serait probablement utile.

Le sénateur Cochrane: Est-ce que cela ne vaudrait pas mieux que de comparer le Canada et les États-Unis?

M. Dahlstrom: Je ne pense pas qu'une comparaison aussi générale soit très révélatrice.

Le sénateur Cochrane: Plusieurs témoins ont cité des statistiques comparatives sur le Canada et les États-Unis. Vous avez parlé du Dakota du Nord, et vous êtes vous-même de la Saskatchewan. Ce sont deux régions où le climat est comparable.

M. Dahlstrom: Approximativement comparable.

Le sénateur Cochrane: Tout comme les témoins d'Ethyl Corporation, vous avez dit que le climat était un facteur.

M. Dahlstrom: Effectivement. Toutefois, pour ce type de comparaison, je ne sais pas si c'est vraiment un facteur.

Senator Adams: You mentioned earlier that car manufacturers build different types of engines with different horsepower. Those engines must function in different ways in terms of burning gasoline. In order to build an engine, you must need to know what kind of gas to burn.

When I go to my gas station, I do not know which gasoline would be better for my engine and which will not pollute the air when I drive on the highway.

Over the course of the last few days, we have heard concerns about money, especially warranty money between car manufacturers and car dealers.

You have 750,000 members. You say you have fewer full-service stations. That may have nothing to do with the gasoline but may be related to the equipment.

I hear you saying that you must blame someone because the pollution controls are not working.

Mr. Dahlstrom: I did not mean to leave the impression that there is no discussion or contact between the two industries. Certainly, there is. I made the comment that we had not been approached directly — in other words, as a refiner — to suggest that we should stop using MMT.

The quality of fuel generally has changed significantly over the last number of years. As automobile engines have changed, our blending requirements have changed. I am not sure that it is worthwhile trying to discuss that, although it has been a factor over the years. A straight measurement of octane of gasoline, per se, does not mean the same as it did 10 or 15 years ago. You must start worrying about the octane of the various boiling ranges of gasoline. There are many things that change over the years.

To oversimplify the situation or the dispute, as I see it, from our vantage point out west, where no one comes to visit us, there are two routes to resolving problems. The first is discussion based on scientific proof. I think it is agreed by everyone that if the point is proved, there is no argument left.

The other way of doing it is to take the political route. I believe that the automobile manufacturers chose the political route because, first, they wanted to accomplish their goal quickly. That may be an unfair comment; however, from our vantage point, it seems that that is what was done. Having taken that route, it becomes difficult to resolve the issue with normal discussion between two industries.

It is fair to state that there has not been appropriate discussion between the industries. There have been many proposals made by the petroleum industry, but very little acknowledgement by the automobile industry that there should be some additional testing.

Senator Adams: Yesterday, the car manufacturers showed us some spark plugs which they say were clogged by MMT. Today, Ethyl told us a different story. It is difficult to know which one is

Le sénateur Adams: Tout à l'heure, vous avez dit que les fabricants d'automobiles construisent différents types de moteurs, de puissance différente. Ces moteurs doivent fonctionner différemment sur le plan de la combustion de l'essence. Pour construire un moteur, il faut commencer par savoir quel type de carburant on va utiliser.

Lorsque je vais à la station-service, je ne sais pas quelle est la meilleure essence pour mon type de moteur, je ne sais pas non plus laquelle pollue le moins l'air quand je roule sur la route.

Au cours de ces derniers jours, nous avons entendu parler d'argent, et en particulier de ce que coûtent les garanties aux fabricants et aux vendeurs d'automobiles.

Vous avez 750 000 membres. Vous dites que vous avez moins de stations-services qui offrent toute la gamme des services. Cela n'a peut-être rien à voir avec l'essence, mais c'est peut-être lié au type de matériel.

Vous dites qu'il faut accuser quelqu'un lorsque les contrôles ne fonctionnent pas.

M. Dahlstrom: Je n'ai pas voulu vous donner l'impression que les deux secteurs ne se parlent pas, qu'il n'y a pas de contacts. Il y a certainement des contacts. Ce que j'ai dit, c'est qu'on ne nous a pas contactés directement, que personne n'est venu nous dire que nous devrions arrêter d'ajouter du MMT à l'essence que nous raffinons.

D'une façon générale, la qualité du carburant a beaucoup changé depuis quelques années. Les moteurs d'automobiles ont changé, et aujourd'hui ce ne sont plus les mêmes mélanges. Je ne sais pas s'il est utile de discuter de cette question, mais au cours des années c'est une situation qui a évolué. Aujourd'hui, un même indice d'octane ne veut plus dire la même chose qu'il y a 10 ou 15 ans. On parle maintenant d'octane selon les divers paliers d'ébullition de l'essence. Il y a beaucoup de facteurs qui changent au cours des années.

Pour simplifier à l'excès cette situation ou ce différend, pour nous dans l'Ouest, que personne ne vient jamais voir, il y a deux façons de résoudre les problèmes. La première, c'est une discussion fondée sur des preuves scientifiques. Tout le monde reconnaît que lorsqu'une chose est établie il n'y a plus de différend.

L'autre solution, c'est la solution politique. À mon avis, les fabricants d'automobiles ont choisi la solution politique, avant tout parce qu'ils voulaient obtenir quelque chose très rapidement. C'est peut-être injuste, mais si on se place de notre point de vue, c'est ce qui nous apparaît. Ayant choisi cette solution, il est difficile de résoudre les problèmes dans le cadre de discussions normales entre les deux secteurs.

On peut certainement dire qu'il n'y a pas suffisamment de discussions entre les deux secteurs. L'industrie pétrolière a fait de nombreuses propositions, mais l'industrie automobile n'a pas beaucoup réagi en disant qu'il faudrait procéder à des tests supplémentaires.

Le sénateur Adams: Hier, les fabricants d'automobiles nous ont montré des bougies qui, disaient-ils, étaient encrassées par du MMT. Aujourd'hui, Ethyl nous a dit quelque chose de tout à fait

correct. It may be that the brand of spark plug makes a difference in performance. I have found that some brands are better than others.

Mr. Dahlstrom: It is easy to find problems that may or may not be directly related to the point you are trying to make, senator. We sometimes see that. We do receive complaints about our fuels which we sometimes acknowledge as legitimate. Other times, we receive complaints which we know are not legitimate. Sometimes we accept the blame because it is the wise thing to do. I do not believe that hardware can provide the proof.

I must agree with the broader point that has been made about testing a fleet of vehicles, half with MMT and half without. That would give much better results than evidence from individual vehicles.

The Chairman: You just gave us a little Western Canadian common sense, which I appreciate.

Senator Buchanan: As Senator Adams just said, the spark plugs and catalysts shown by each side of the argument are very different.

Would you not agree that a definitive, independent study would help to clarify this situation?

Mr. Dahlstrom: That is the point I was trying to make. One can almost always find an example to prove a case.

Senator Buchanan: I find it interesting that eight provincial governments are presently opposed to the bill. They want it deferred until a definitive study is conducted. Premier Romanow has written on at least three occasions expressing Saskatchewan's continuing concern with this bill banning the importation and interprovincial trade of the gasoline additive MMT.

Mr. Dahlstrom: As I tried to point out, perhaps not so subtly, this is a unique bill and a unique approach. If there is an environmental concern, there should be a means of directly approaching the problem. This seems to be a round-about way of approaching it by the various provincial ministers of the environment. Once the bill was introduced, they backed off. The discussion that should have taken place, and should still be taking place, is not happening. It is all being done, as you pointed out, by letters objecting to the legislation and so on. It bothers us that the discussion is not taking place, as it is with regard to other legislation.

The legislation with regard to benzene has been discussed thoroughly. I am not at all unhappy with what is happening there. I may feel, as refiners sometimes tend to, that the legislation which ultimately results is a bit severe. It may or may not be. However, at least there has been ample opportunity. This approach this time has been different, and that bothers many people in the industry.

différent. Il est difficile de déterminer ce qui est vrai. Il est possible que la marque de la bougie fasse une différence. Personnellement, je trouve que certaines marques sont meilleures que d'autres.

M. Dahlstrom: Il est facile de trouver des problèmes qui pourraient être ou ne pas être liés au sujet qui nous occupe, sénateur. Nous le constatons parfois. Nous recevons des plaintes au sujet de nos carburants, et parfois nous reconnaissons qu'elles sont légitimes, mais il y a également des cas où nous savons qu'elles ne sont pas légitimes. Parfois nous acceptons les critiques, car c'est la réaction la plus sage. Je ne pense pas que ce matériel constitue une preuve.

Cela dit, les tests menés sur un parc de véhicules, la moitié utilisant du MMT, l'autre moitié n'en utilisant pas, donneront certainement de bien meilleurs résultats que les tests menés sur des véhicules isolés.

Le président: L'Ouest canadien est connu pour son gros bon sens; vous venez de nous en donner un exemple que nous apprécions.

Le sénateur Buchanan: Comme le sénateur Adams vient de le dire, les bougies et les convertisseurs catalytiques qui nous ont été montrés par les deux parties sont très différents.

Pensez-vous qu'une étude exhaustive, indépendante, permettrait de régler cette situation une bonne fois pour toutes?

M. Dahlstrom: C'est précisément ce que je voulais dire. Il est presque toujours possible de trouver un exemple qui confirme un argument.

Le sénateur Buchanan: Le fait que huit gouvernements provinciaux s'opposent actuellement au projet de loi me semble particulièrement intéressant. Ils veulent que le projet de loi soit mis de côté en attendant une étude concluante. Le premier ministre Romanow nous a écrit à au moins trois reprises pour dire à quel point la Saskatchewan s'inquiète de voir ce projet de loi interdire l'importation et le commerce interprovincial de l'additif MMT.

M. Dahlstrom: Comme j'ai essayé de l'expliquer — je n'ai peut-être pas été très subtil — c'est un projet de loi unique et une démarche unique. S'il y a un problème sur le plan de l'environnement, il devrait être possible d'aborder le problème directement. On a l'impression que les divers ministres provinciaux de l'Environnement cherchent à aborder le problème par des voies détournées. Lorsque le projet de loi a été introduit, ils ont fait marche arrière. Les discussions qui auraient dû avoir lieu, qui devraient être en cours, ne se sont pas produites. Comme vous l'avez dit, tout s'est fait par des lettres s'opposant au projet de loi, et cetera. Cette absence de discussions nous inquiète; ce n'est pas une bonne chose lorsqu'il s'agit d'un projet de loi.

La loi sur le benzène a fait l'objet de discussions approfondies. Dans ce cas-là, je suis loin d'être mécontent de ce qui se passe. J'ai peut-être l'impression — et c'est souvent l'impression que nous avons dans le secteur des raffineries — que la loi adoptée en définitive est un peu trop sévère. Peut-être que oui, peut-être que non. Toutefois, on ne peut pas dire qu'on n'a pas eu l'occasion d'en parler. Cette fois-ci, c'est différent, et cela inquiète beaucoup de gens dans le secteur.

Senator Whelan: Mr. Chairman, I must be careful with these people because I have had a long-time association with the co-op movement.

The chairman of the Canadian Automobile Dealers Association appeared before the committee today. His name is Ted Knight, and he is from Regina. He told us that he likes the business he gets replacing computer equipment, sensors, catalytic converters, et cetera.

Mr. Dahlstrom: I will have to speak to him when I get home.

Senator Whelan: You spoke about a health situation. I am involved with a radio program on Saturday mornings, and Dr. Labella from the University of Manitoba was on that program. Mr. Klassen, you are from Manitoba. Have you ever discussed that with him? He has strong feelings about this substance not being used.

Mr. Klassen: I have no knowledge of it. I have only been in Saskatchewan for approximately a year.

Senator Whelan: He has been working on this for 15 years.

You say that sometimes you do not use MMT. Why not?

Mr. Dahlstrom: The economics are not necessarily in favour of using MMT at all times. It depends on what else is happening in the refinery.

I must also clarify that we sell a great deal of diesel oil. We do not sell as much gasoline as we would like to sell, and we do not sell as much as some other refiners do, primarily because we supply an agricultural market.

You did not hear me say that we were spending capital to eliminate MMT. We do not need to spend any capital at this point in time if MMT disappears because we have sufficient capability within the refinery to produce the octane alternatively, without MMT. However, it is more economical to use MMT.

There are times of the year, for example in the summer, when we use MMT for premium gasoline. It varies. It is purely related to the economics of the day.

Senator Whelan: I am confused. You base it on economics. Some people base it on performance.

Mr. Dahlstrom: Yes, that is correct. There are times when we do not use MMT. Under those circumstances, our motoring customers do not receive the benefit of MMT as far as NO_x is concerned. That is a valid point.

Senator Whelan: In other words, they do not have such a big bang.

Mr. Klassen says that he owns five GM vehicles. We have three vehicles in our family. Our son-in-law was born in Regina, Saskatchewan. His father was the doctor in charge of a hospital there. His grandmother lives in St. Lazare, Manitoba; his father and mother have now retired in Abbotsford, British Columbia; and the other great-grandmother lives in Quebec City. He is a grand master technician with General Motors. He has said, "I will

Le sénateur Whelan: Monsieur le président, je dois faire attention à ce que je dis à ces gens-là, car j'ai depuis longtemps des contacts avec le mouvement coopératif.

Le président de l'Association canadienne des vendeurs d'automobiles a comparu aujourd'hui devant le comité. Il s'appelle Ted Knight et il est de Regina. Il nous a dit qu'il apprécie beaucoup tout le matériel d'ordinateur, les détecteurs, les convertisseurs catalytiques, et cetera, qu'il doit remplacer.

M. Dahlstrom: Il faudra que je lui parle quand je rentrerai.

Le sénateur Whelan: Vous avez parlé de l'aspect santé. Je m'occupe d'une émission de radio qui est diffusée le samedi matin, et un jour le Dr Labella, de l'Université du Manitoba, était à l'antenne. Monsieur Klassen, vous êtes vous-même du Manitoba; avez-vous eu l'occasion d'en discuter avec lui? Il tient absolument à ce qu'on n'utilise pas cette substance.

M. Klassen: Je ne suis pas au courant. Je suis en Saskatchewan depuis seulement un an environ.

Le sénateur Whelan: Il y a 15 ans qu'il fait des recherches dans ce domaine.

Vous avez dit que parfois vous n'utilisez pas de MMT. Pourquoi?

M. Dahlstrom: Cela dépend des circonstances économiques. Cela dépend d'autres facteurs à la raffinerie, et il n'est pas toujours rentable d'utiliser du MMT.

Je précise aussi que nous vendons beaucoup de carburant diesel. Nous ne vendons pas autant d'essence que nous le voudrions, et nous ne vendons pas non plus autant d'essence que certains autres raffineurs, parce que nous desservons principalement un marché agricole.

Vous ne m'avez pas entendu dire que nous dépensons tout pour éliminer le MMT. Nous n'avons pas besoin de dépenser d'argent à ce moment-ci si le MMT est éliminé, car notre raffinerie a la capacité de produire l'octane d'une autre façon, sans le MMT. Cependant, il est plus économique d'utiliser le MMT.

Il y a des moments de l'année, par exemple en été, où nous utilisons le MMT pour le super carburant. Cela varie. Notre décision est fondée uniquement sur un critère économique.

Le sénateur Whelan: Je ne comprends pas très bien. Vous vous fondez sur des critères économiques tandis que d'autres personnes fondent leurs décisions sur le rendement.

M. Dahlstrom: Oui, c'est exact. Il y a des moments où nous n'utilisons pas le MMT. Dans ces circonstances, nos clients ne peuvent profiter du MMT en ce qui concerne les oxydes d'azote. C'est un point valable.

Le sénateur Whelan: En d'autres termes, ils n'en ont pas autant pour leur argent.

M. Klassen dit qu'il est propriétaire de cinq véhicules GM. Nous avons trois véhicules dans notre famille. Notre gendre est né à Regina, en Saskatchewan. Son père était le médecin responsable de l'hôpital là-bas. Sa grand-mère vit à Saint-Lazare, au Manitoba; son père et sa mère se sont maintenant retirés à Abbotsford, en Colombie-Britannique; et l'autre grand-mère vit à Québec. Il est maître technicien chez General Motors. Il a dit: «Je

appear before the committee and show you all the things that I have to replace."

Do you think that perhaps they are adding too much MMT to the gasoline in southwestern Ontario and that that is giving them more problems?

Mr. Dahlstrom: I do not think so. The question asked earlier was: If you cut the MMT in half — that is, if MMT does create a problem in the first place — will it create a lesser problem? I suppose the obvious answer is yes. If you cut it down to one-tenth, it is probably still greater.

We must remember that all the testing work that has been done — and I do not want to ignore it — and all the fleet work and so on use gasoline with MMT reasonably close to the allowable limit. Still, under all the testing that has been done, there was no discernible difference between the condition of the automobile that used MMT or the one that did not, and there was no discernible difference in the emissions other than the fact that there were less nitrogen oxides from the vehicles containing MMT.

Concerning whether too much is being used, if the government of the day were to legislate that Canadian refiners should use the same amount currently allowable in the U.S., that is exactly what would happen. Perhaps that is a compromise. Incidentally, it is a compromise that the oil industry has offered to take up. As I indicated earlier, we already have offered that compromise.

I am not responding to your question directly, but I do not know how to respond any other way.

Senator Whelan: Did "we" not work together closely when "we" built the refineries in Regina?

Mr. Dahlstrom: In what context are you saying "we"?

Senator Whelan: Did you get any government assistance?

Mr. Dahlstrom: Not with respect to the refinery; with respect to the upgrader, yes, very much so.

Mr. Klassen: We have five GMs, and we have an image of being poor farmers. I do not wish to dispel that image, but three are moth-balled. On the farm, you need a number of grain trucks and so on. I have two vehicles that we use all year — one for my wife and one for myself. They range from 1974 to 1996. I have never had a motor taken apart yet, and I use co-op fuel exclusively. As president, I could not be caught buying any other kind of gas.

Senator Anderson: My question is somewhat related to Senator Whelan's. Mr. Dahlstrom, does your refinery have a research department? Have you conducted any studies or tests to

vais comparaître devant le comité et vous montrer tout ce que je dois remplacer.»

Pensez-vous qu'on ajoute trop de MMT à l'essence dans le Sud-Ouest de l'Ontario et que cela leur cause davantage de problèmes?

M. Dahlstrom: Je ne pense pas. La question qui a été posée précédemment était la suivante: si vous réduisez le MMT de moitié — si en fait le MMT crée un problème au départ — est-ce que cela va réduire l'ampleur du problème? Je suppose que la réponse évidente est oui. Si on réduit le MMT à un dixième, le problème est sans doute toujours plus important.

Vous ne devez pas oublier qu'on a effectué tous les essais — et je tiens à en tenir compte — tous les essais sur le parc automobile, et cetera, en utilisant de l'essence qui contenait une quantité de MMT qui se rapprochait raisonnablement de la limite permise. Pourtant, au cours de tous les essais qui ont été effectués, on n'a pu déceler de différence entre la condition de l'automobile qui utilisait du MMT et la condition de celle qui n'en utilisait pas, et aucune différence dans les émissions, à part le fait que les émissions d'oxydes d'azote étaient moins élevées dans les cas de véhicules dont l'essence contenait du MMT.

Pour ce qui est de savoir si on en utilise trop, si le gouvernement du jour légiférerait afin d'obliger les raffineurs canadiens à utiliser la même quantité de MMT que celle qui est permise à l'heure actuelle aux États-Unis, c'est exactement ce qui arriverait. Cela pourrait être un compromis. En fait, c'est un compromis que l'industrie pétrolière a proposé de faire. Comme je l'ai déjà dit, nous avons déjà offert un tel compromis.

Je ne réponds pas à votre question directement, mais je ne sais pas de quelle autre façon je pourrais y répondre.

Le sénateur Whelan: Est-ce que «nous» n'avons pas travaillé en étroite collaboration lorsque «nous» avons construit les raffineries à Regina?

M. Dahlstrom: Dans quel contexte dites-vous «nous»?

Le sénateur Whelan: Avez-vous reçu une aide gouvernementale?

M. Dahlstrom: Pas en ce qui concerne la raffinerie; mais nous en avons reçu effectivement pour ce qui est de l'usine de traitement.

M. Klassen: Nous avons cinq véhicules GM, et l'image que nous projetons est celle de pauvres agriculteurs. Je ne voudrais pas dissiper cette image, mais trois de nos véhicules sont en réserve. Sur la ferme, on a besoin d'un certain nombre de camions pour le grain, et cetera. J'ai deux véhicules que nous utilisons toute l'année, un pour ma femme et un pour moi-même. Le plus vieux est un modèle 1974 et le plus récent un modèle 1996. Je n'ai jamais encore fait démonter un moteur, et j'utilise exclusivement le carburant de la coopérative. En tant que président, il ne faudrait pas que je me fasse prendre à acheter un autre type d'essence.

Le sénateur Anderson: Ma question est en quelque sorte reliée à celle du sénateur Whelan. Monsieur Dahlstrom, est-ce que votre raffinerie a un service de recherche? Avez-vous effectué des

counteract the claim of the automobile industry that MMT causes problems with the spark plugs and the emission control systems?

Mr. Dahlstrom: The answer to your first question with regard to a research department is no, other than a modest amount of research that we would do in-plant with regard to certain aspects. We did some work a few years ago with respect to the use of canola oil in diesel fuel and things of that nature. We have done projects with the University of Saskatchewan and with the Saskatchewan Research Council, but we do not have a research department directly.

With respect to MMT in gasoline, again the answer is no. We would almost acknowledge that if we were doing research on fuels, but because of the nature of our customers and the nature of the refinery, we have more concerns with respect to diesel fuel and the merits and advantages of blends of diesel fuel, primarily with respect to our farm customers.

I do not want to suggest that we do not pay any attention to gasoline; we pay a lot of attention to it. However, we are not in a position to do the kind of things that you suggest. Therefore, we have not done them.

The Chairman: I should like some clarification on one of the comments contained in your document. You say that you currently export a modest amount of gasoline that contains MMT to the United States on an ongoing basis. Is that a recent occurrence with your refinery, Mr. Dahlstrom?

Mr. Dahlstrom: We have a kind of funny exchange agreement. We normally do not export much product.

Some condensate, which is natural gasoline, light gasoline, call it what you will, comes from gas separation facilities south of the border. We are the closest refinery. Someone hauls it into our refinery. We theoretically process it and send gasoline back. It is an exchange arrangement across the border. This has been going on for several years, but the MMT addition has only gone on for the last year.

The regulations with regard to the quality of that gasoline are such that it taxes our facilities to meet the requirements of the U.S. gasoline at this point in time. That will change over the next period of time as the Canadian regulations change as well. The use of MMT in that particular gasoline is quite important to us right now because the regulations have changed just within the last year and a half or so. If we could not use MMT, we would probably give that arrangement up. We just happen to be on a borderline because there are a number of things different about that gasoline from our own.

The Chairman: Will that be a potential expanding market for you, or is it very limited in the future?

Mr. Dahlstrom: No.

Senator Landry: Do you add MMT to diesel?

études ou des tests pour démontrer que l'industrie de l'automobile se trompe lorsqu'elle dit que le MMT cause des problèmes au niveau des bougies d'allumage et des dispositifs antipollution?

M. Dahlstrom: La réponse à votre première question en ce qui concerne un service de recherche est non. Nous faisons cependant un tout petit peu de recherche dans notre usine relativement à certains aspects. Nous avons fait une étude, il y a quelques années, concernant l'utilisation de l'huile de canola dans le carburant diesel et d'autres choses de cette nature. Nous avons effectué des projets avec l'Université de la Saskatchewan et avec le conseil de recherche de la Saskatchewan, mais nous n'avons pas de service de recherche comme tel.

En ce qui concerne le MMT dans l'essence, encore une fois la réponse est non. Nous dirions presque que si nous faisons de la recherche sur les carburants, étant donné la nature de nos clients et la nature de notre raffinerie, nous serions plutôt préoccupés par le carburant diesel et les avantages des mélanges de carburant diesel, surtout en ce qui a trait à nos clients agriculteurs.

Je ne voudrais pas laisser entendre que nous ne nous intéressons pas à l'essence; nous nous y intéressons beaucoup. Cependant, nous ne sommes pas en mesure de faire le genre de choses dont vous parlez. Par conséquent, nous ne l'avons pas fait.

Le président: J'aimerais avoir des éclaircissements sur l'une des observations que vous faites dans votre document. Vous dites qu'à l'heure actuelle vous exportez régulièrement vers les États-Unis une quantité modeste d'essence qui contient du MMT. Est-ce quelque chose de récent pour votre raffinerie, monsieur Dahlstrom?

M. Dahlstrom: Nous avons un genre d'entente d'échange bizarre. Nous n'exportons pas habituellement beaucoup de produits.

Un condensé, qui est une essence naturelle, une essence légère, peu importe comment on l'appelle, provient des installations de séparation du gaz au sud de la frontière. Ce produit est transporté par camion jusqu'à notre raffinerie. En théorie, nous le traitons et nous le renvoyons. Il s'agit d'une entente d'échange avec les États-Unis. C'est quelque chose que nous faisons depuis plusieurs années, mais c'est seulement au cours des dernières années que nous avons ajouté du MMT.

Le règlement concernant la qualité de cette essence oblige nos installations à répondre aux exigences de l'essence américaine, à ce moment-ci. Cela changera bientôt, lorsque le règlement canadien changera. L'utilisation du MMT dans cette essence en particulier est assez importante pour nous à l'heure actuelle, car le règlement vient tout juste de changer, il y a 18 mois environ. Si nous ne pouvions utiliser le MMT, nous devrions alors probablement renoncer à cette entente. Nous nous trouvons juste à la limite, car il y a un certain nombre de choses différentes dans cette essence par rapport à la nôtre.

Le président: Ce marché pourrait-il s'élargir pour vous, ou est-ce qu'il est très limité pour l'avenir?

M. Dahlstrom: Non.

Le sénateur Landry: Ajoutez-vous du MMT au carburant diesel?

Mr. Dahlstrom: No.

Senator Landry: Do some refiners?

Mr. Dahlstrom: We sell what we refer to as a premium diesel. The premium diesel we produce is produced because of the components. There is concern about certain numbers, so we add a package of additives. It is also as a result of the quality of the fuel as it is blended. MMT is not one of those components.

Senator Whelan: You mentioned NAFTA indirectly in your presentation. Your membership is mostly farmers. I suspect you followed the NAFTA rulings. Rarely do the Americans pay attention to a ruling that is against them. They are harassing the Canadian west again about wheat. They are harassing eastern Canada on potatoes, although I do not think Nova Scotia is concerned about that too much. They do not appear to pay much attention to the NAFTA rulings.

Do you have any opinion on that?

Mr. Dahlstrom: I would not argue with the comments you just made, senator. The only concern I would express with regard to NAFTA is that it would be unfortunate if this particular situation resulted in a challenge under NAFTA. I think there are better ways of resolving it. It is not the nature of our organization to participate directly in challenges of that type.

The Chairman: Thank you, Mr. Dahlstrom and Mr. Klassen. We appreciate your appearance here. You have shown us that good arguments can be made quietly and gentlemanly and in a pleasant way. We have appreciated it.

We will now hear from the Sierra Club of Canada.

Ms Elizabeth May, Executive Director, Sierra Club of Canada: Mr. Chairman, thank you very much for making time for the Sierra Club of Canada to present our views to you on this important piece of legislation.

We are strongly in favour of the passage of Bill C-29, and we would like to tell you why.

By way of background, we are a national, non-profit, membership-based organization committed to environmental goals and environmental values. We are perhaps best known for our work on protection of wilderness, but we have active research and public education programs dealing with biological diversity, climate change or what is sometimes called global warming, clean air, toxic chemicals, sustainable energy, and the transition to a sustainable economy.

To be honest, I think this is the first time in my life that I can remember a politician being ahead of the environmental movement, on any issue, frankly. The MMT issue took us by surprise. When Sheila Copps introduced the bill to ban MMT, I wondered what it was about because we had not been working on this issue and were not aware of it. In investigating it, I became a strong supporter of what the former and current Ministers of the Environment have been trying to do.

M. Dahlstrom: Non.

Le sénateur Landry: Est-ce que certaines raffineries le font?

M. Dahlstrom: Nous vendons ce que nous appelons un super diesel. Ce super diesel, nous le produisons à cause des éléments. Il y a une préoccupation au sujet de certains chiffres, de sorte que nous ajoutons une série d'additifs. C'est également le résultat de la qualité du carburant lorsqu'il est mélangé. Le MMT n'est pas l'un de ces éléments.

Le sénateur Whelan: Vous avez mentionné l'ALÉNA indirectement dans votre exposé. Vos membres sont surtout des agriculteurs. J'imagine que vous avez suivi les décisions rendues dans le cadre de l'ALÉNA. Il est rare que les Américains accordent de l'attention à une décision qui n'est pas en leur faveur. Ils harcèlent l'Ouest canadien encore une fois au sujet du blé. Ils harcèlent l'Est du Canada au sujet des pommes de terre, bien que je ne pense pas que cela inquiète beaucoup la Nouvelle-Écosse. Ils ne semblent pas accorder beaucoup d'attention aux décisions rendues dans le cadre de l'ALÉNA.

Avez-vous une opinion à ce sujet?

M. Dahlstrom: Je ne suis pas en désaccord avec ce que vous venez de dire, sénateur. Ma seule préoccupation concernant l'ALÉNA, c'est qu'il serait malheureux que cette situation donne lieu à une contestation dans le cadre de l'ALÉNA. Je pense qu'il y a une meilleure façon de régler la question. Il n'est pas dans la nature de notre organisation de participer directement à des contestations de ce genre.

Le président: Merci, monsieur Dahlstrom et monsieur Klassen. Nous vous remercions de votre présence. Vous nous avez prouvé qu'il est possible de faire valoir des arguments valables tout en restant calme et courtois, et nous vous en savons gré.

Notre témoin suivant représente le Sierra Club du Canada.

Mme Elizabeth May, directrice générale, Sierra Club du Canada: Monsieur le président, le Sierra Club du Canada vous remercie de lui offrir l'occasion de présenter ses opinions au sujet de cet important projet de loi.

Nous sommes fortement en faveur de l'adoption du projet de loi C-29 et nous aimerions vous expliquer nos raisons.

Quelques mots à notre sujet: nous sommes un organisme national sans but lucratif dont les membres poursuivent des objectifs et des intérêts d'ordre environnemental. Nous sommes peut-être davantage connus pour nos initiatives de protection de la nature, et nous avons également des programmes de recherche et d'information publique qui portent sur la biodiversité, le changement climatique, qu'on appelle parfois réchauffement de la planète, la pollution de l'air, les produits chimiques et toxiques, l'énergie durable et la transition vers une économie durable.

En toute franchise, c'est la première fois de ma vie que je vois un responsable politique prendre les devants sur le mouvement environnemental dans un dossier quelconque. La question du MMT nous a pris par surprise. Lorsque Sheila Copps a proposé le projet de loi visant à interdire le MMT, je me suis demandé de quoi il s'agissait, car nous ne nous étions pas penchés sur cette question et nous n'étions pas au courant. Après avoir examiné le dossier, je suis devenue une fervente partisane des objectifs que

My personal awakening on this came from, aside from our research, a presentation by Dr. Philip Landrigan, a noted medical doctor from Mt. Sinai Medical School in New York. It would be wonderful if he had a chance to appear before you as witness, as he is extremely knowledgeable.

I heard him speaking on the subject of MMT and rallying an audience in the United States to oppose its introduction into U.S. gasoline. He presented very compelling evidence of MMT's impact as a neurotoxin — as a brain poison. He talked about what we do not know, but he also talked about what we do know. We know that manganese is a neurotoxin. In occupational exposure, it has caused Parkinson's-like tremors. We know that it causes damage to the human brain. Dr. Landrigan also explained what we have learned from our experience with leaded gasoline. If you want to introduce a potent neurotoxin into the blood and brains of people, especially children, adding that neurotoxin to gasoline is an extremely effective delivery mechanism.

From that presentation in the United States, I also learned that the U.S.-based manufacturer of MMT, Ethyl Corporation, had been using the Canadian experience with MMT in their advertisements there, claiming that 17 years of use in Canada had somehow proved the safety of their product. Paradoxically, I found that U.S. groups and experts such as Dr. Landrigan were unaware that, even as Ethyl advertised the Canadian experience with MMT, Minister Copps had already introduced the legislation to ban it in Canada.

This issue of advertisements is interesting. In the United States last year, Ethyl was advertising that MMT was "the most tested fuel additive in history". I also have another ad from a U.S. magazine for the same corporation stating that exhaustive tests have been conducted which have established the safety of their product when used properly.

I should like to circulate this ad they ran in 1924 defending lead. They have not changed their advertising company, obviously, in all these years. They are quick to advertise that they have proven the safety.

Meanwhile, in Canada, Ethyl Corp. claimed that the U.S. EPA had turned itself around and would drop objections to MMT. The reality is far different. Due to a very narrow court ruling in terms of a very specific question of law, the court forced the Environmental Protection Agency in the U.S. to register MMT for use. The EPA administrator, Ms Carol Browner, stated at the time that she was doing so "under protest". She also said at the time that she did not think the population of the United States should be used as a laboratory to test the safety of MMT. The vast majority of U.S.-based gasoline refiners have publicly committed that they will not utilize MMT in their gas. Many parent companies have appeared before you against this bill.

cherchaient à atteindre le ministre de l'Environnement actuel et ses prédécesseurs.

Pour ma part, j'ai été sensibilisée à cette question, en dehors de nos recherches, par un exposé du Dr Philip Landrigan, éminent médecin de la Mount Sinai Medical School, à New York. Il serait formidable que vous puissiez entendre son témoignage, car il est extrêmement compétent.

Je l'ai entendu parler du MMT et convaincre un auditoire américain de s'opposer à son utilisation dans l'essence aux États-Unis. Il a présenté des preuves flagrantes des dangers du MMT, qui est une neurotoxine, soit un poison pour le cerveau. Il a fait état des nombreuses inconnues dans ce domaine, mais nous a également rappelé les faits. Nous savons que le manganèse est une neurotoxine. En situation d'exposition professionnelle, ce produit a causé des tremblements semblables à ceux de la maladie de Parkinson. Nous savons également qu'il provoque des troubles cérébraux chez les humains. M. Landrigan a expliqué également ce que nous a enseigné l'expérience de l'essence au plomb. Si l'on veut introduire une neurotoxine puissante dans le sang et le cerveau des gens, en particulier des enfants, l'addition de ce métal neurotoxique à l'essence est un excellent moyen d'y arriver.

Lors de cette conférence aux États-Unis, j'ai appris également que le fabricant américain du MMT, Ethyl Corporation, avait tiré parti de l'expérience canadienne du MMT dans sa publicité, affirmant que son utilisation pendant 17 ans au Canada était bien la preuve de la sécurité du produit. Paradoxalement, les groupes et les spécialistes américains, tels que M. Landrigan, ne savaient pas que, au moment où Ethyl faisait la promotion de l'expérience canadienne avec le MMT, la ministre Copps avait déjà proposé une loi visant à l'interdire au Canada.

La question des annonces publicitaires est intéressante. Aux États-Unis l'an dernier, Ethyl annonçait dans sa publicité que le MMT était «l'additif pour essence le plus mis à l'essai de notre histoire». J'ai également une autre publicité pour la même société, tirée d'une revue américaine, où il est dit que des essais intensifs ont été effectués qui ont prouvé l'innocuité du produit s'il est utilisé convenablement.

J'aimerais vous distribuer cette annonce que la société a fait paraître pour justifier sa position en 1924. De toute évidence, depuis cette époque elle n'a pas changé d'agence publicitaire. Les responsables se hâtent d'annoncer qu'ils ont fait la preuve de l'innocuité du produit.

Entre-temps, au Canada, Ethyl Corp. prétendait que l'EPA américaine avait laissé tomber son argumentation contre le MMT. La réalité était pourtant tout autre. À la suite d'un jugement du tribunal rendu par une très faible majorité, l'Environmental Protection Agency a été forcée d'enregistrer le MMT et d'en permettre l'utilisation. L'administratrice de l'EPA, Mme Carol Browner, a déclaré à l'époque qu'elle le faisait «sous toutes réserves». Elle a ajouté que, à son avis, la population américaine ne devait pas servir de cobaye pour tester l'innocuité du MMT. La grande majorité des raffineries d'essence ayant leur siège social aux États-Unis se sont publiquement engagées à ne pas utiliser le MMT dans leur essence. Bon nombre de responsables de sociétés

Moreover, one of the major gas-guzzling states south of the border, California, maintains its own state-wide ban on MMT. In essence, Ethyl Corporation's desperate lobbying for its product has pitted the U.S. experience against the Canadian experience, using the U.S. so-called "approval" to gain approval in Canada and the Canadian so-called "approval" to gain acceptance in the United States. This strategy only works if Ethyl Corp. assumes that environmental groups do not have access to telephones. We have been working together, the environmental groups in Canada and in the United States who think this product has no business being added to our atmosphere.

It is thus misleading to suggest that Canadian regulatory action is inconsistent with the North American approach to MMT. The reality is that both countries' environment ministers would prefer to ban MMT. State action in the U.S. guarantees that use there will only be limited. Voluntary commitment from the U.S.-based refineries to avoid MMT mean that even if technically legal south of the border, MMT will not be introduced into most U.S. gasoline.

The heavy lobbying from the big guns of industry on this bill should be seen in light of this broader regulatory context. Ethyl Corp. stands to lose its market, not only in Canada, but also its potential market in the United States. The Canadian ban will remove the one argument that Ethyl Corp. has to allege the safety of their product, but the truth is that the absence of proof of harm does not equal proof of safety because there have been no studies. There have been no studies of the extent of environmental and health impacts from the use of MMT in Canada. Thus, its continued use is simply irresponsible.

[Translation]

In the meantime, MMT threatens air quality because of the increased risk of automobile emissions. Since MMT hampers diagnostic equipment in vehicle emission control systems, using MMT might increase air pollution. As a factor contributing to toxins, MMT is an environmental hazard.

[English]

The car manufacturers have been adamant that MMT gums up the diagnostic systems of their products, and we have heard much of that already today. Ethyl Corp. claims that their product does not have these impacts in their studies. In such a clash of experts and studies, it is useful to ask which party stands to gain or lose in the dispute. Obviously, the automobile manufacturers have no reason to be concerned about MMT unless it does, as they say, compromise the efficacy of the on-board diagnostic systems, including the pollution control devices. On the other hand, Ethyl's interest in promoting contrary studies is obvious. The auto

mères ont comparu devant votre comité pour s'opposer à ce projet de loi.

De plus, un des plus grands états consommateurs d'essence, au sud de la frontière, en Californie, maintient son propre interdit contre le MMT. Essentiellement, les représentations désespérées d'Ethyl Corporation en faveur de son produit ont cherché à tirer partie des expériences canadiennes et américaines, se servant de la prétendue «approbation» aux États-Unis pour obtenir l'approbation au Canada et de la prétendue «approbation» au Canada pour obtenir son acceptation aux États-Unis. Or, cette stratégie ne peut avoir de succès que si Ethyl Corp. assume que les groupes environnementaux n'ont pas accès au téléphone. Le groupe de protection de l'environnement du Canada et des États-Unis ont joint leurs efforts pour faire savoir que ce produit n'a absolument rien à faire dans notre air ambiant.

Il est donc trompeur de prétendre que les mesures réglementaires canadiennes ne concordent pas avec l'approche nord-américaine face au MMT. En réalité, les ministres de l'environnement des deux pays préféreraient interdire le MMT. Les mesures prises par certains États américains garantissent que son utilisation sera limitée et l'engagement volontaire des raffineries américaines à éviter le MMT signifie que, même si son usage est techniquement légal au sud de la frontière, le MMT ne sera pas utilisé dans la plupart des essences américaines.

Les fortes pressions politiques des gros canons de l'industrie au sujet de ce projet de loi devraient être étudiées à la lumière de ce vaste contexte réglementaire. Ethyl Corp. risque de perdre son marché, non seulement au Canada, mais aussi ses possibilités de vente aux États-Unis. L'interdiction canadienne éliminera le seul argument dont dispose la société pour défendre l'innocuité de son produit. En vérité, l'absence de preuve des torts qu'il peut causer n'est pas une preuve d'innocuité du produit puisque aucune étude n'a été faite à ce sujet. Il n'y a eu aucune étude sur l'étendue des répercussions sur la santé et l'environnement de l'utilisation du MMT au Canada. Il est donc tout simplement irresponsable de continuer à l'utiliser.

[Français]

Entre-temps, le MMT menace la qualité de l'atmosphère en raison de l'augmentation du risque de la pollution des voitures. Puisque le MMT entrave l'équipement diagnostique des mécanismes du contrôle de pollution des automobiles, l'utilisation du MMT risque d'augmenter la pollution atmosphérique. En tant que facteur contribuant aux toxiques, le MMT est une menace environnementale.

[Traduction]

Les fabricants d'automobiles sont convaincus que le MMT encrasse le système de diagnostic de leurs produits, et cela a été dit à maintes reprises aujourd'hui. Ethyl Corp. affirme que son produit n'a pas eu cet effet au cours des études qu'elle a effectuées. Face à cet affrontement de spécialistes et d'études, il convient de se demander ce que les parties ont à perdre ou à gagner dans ce conflit. De toute évidence, les fabricants d'automobiles n'ont pas lieu de s'inquiéter du MMT à moins, comme ils le disent, qu'ils nuisent à l'efficacité des systèmes de diagnostic de bord, y compris les mécanismes antipollution. Par

manufacturers are legitimately concerned that the failure of the on-board diagnostic systems will cause them huge financial problems under warranty policies, as well as increasing air pollution. On an individual basis, cars have reduced air pollution through some of these mechanisms.

I should note parenthetically that this may be the one and only time that the Sierra Club of Canada and the automobile manufacturers of Canada are on the same side on any issue. We are clearly on side with them here.

Environment Canada is also strongly persuaded that the use of MMT will increase automobile exhaust pollution. Air pollution, particularly due to automobile exhaust, causes serious environmental and health problems causing thousands of deaths every year and significant costs to the medical system. Air pollution from cars also increases environmentally damaging ground-level ozone and acid rain with impacts far beyond our urban centres in lakes, streams and forests.

As an environmental group, the Sierra Club is also concerned with a different type of diagnostic equipment — that on-board diagnostic equipment we carry between our ears, the human brain. MMT is particularly troubling due to the risk it poses of widespread, low-level brain poisoning of the human population. The fact that Canadians have been exposed to this substance for nearly 18 years in the absence of any evidence of its acceptability from a health and environmental point of view is deeply disturbing. As early as 1978, Health Canada identified important data gaps in its understanding of MMT. I will quote from a 1978 assessment of MMT by Health Canada, which states:

There are no data available on the effects of chronic exposure to low concentrations of manganese on special groups, such as pregnant women, children and those with respiratory diseases.

[Translation]

Unfortunately, almost 20 years later, the federal government has still not commissioned epidemiological studies nor any other inventory on environmental exposure. Dr. Donna Mergler from the University of Quebec at Montreal did, however, conduct a first-rate study on the effect of MMT on human health. Her study was commissioned not by Health Canada, but by the U.S. Environmental Protection Agency.

[English]

While work in Canada may have lagged, international research data continues to mount that MMT poses significant risks to the human population.

After I prepared this brief and had it sent to your clerk, I was able to come up with yet another study. I want to introduce it to you. It is from the *American Journal of Industrial Medicine*. I was published in January of this year, 1997. It is a survey of much of

ailleurs, l'intérêt d'Ethyl pour la promotion des études qui prouvent le contraire est évident. Les fabricants d'automobiles craignent à juste titre que la défaillance des systèmes de diagnostic de bord ne leur crée d'importants problèmes financiers compte tenu de leur politique de garantie, outre l'accroissement de la pollution atmosphérique. Les véhicules de construction récente sont dotés de ces mécanismes qui permettent de réduire la pollution atmosphérique.

Je signale en passant que c'est peut-être la seule et unique fois que le Sierra Club du Canada et les fabricants d'automobiles du Canada défendent la même position. Il va sans dire que nous sommes de leur côté dans ce dossier.

Environnement Canada est également fermement persuadé que l'utilisation du MMT va accroître la pollution atmosphérique par les gaz d'échappement. La pollution atmosphérique, surtout celle qui est attribuable aux gaz d'échappement, est à l'origine de graves problèmes de santé et d'environnement, causant des milliers de décès chaque année et des coûts importants pour le système de santé. La pollution causée par les automobiles accroît le niveau d'ozone des basses couches de l'atmosphère et les pluies acides dont les répercussions se font sentir bien au-delà de nos centres urbains, dans les lacs, les cours d'eau et les forêts.

En tant que groupe de défense de l'environnement, le Sierra Club se préoccupe également d'une autre sorte de système de diagnostic, le système de diagnostic de bord que nous avons entre les oreilles, le cerveau humain. Le MMT est particulièrement inquiétant à cause des risques d'empoisonnement généralisé du cerveau à un faible niveau chez l'homme. Le fait que les Canadiens aient été exposés à cette substance depuis près de 18 ans, sans preuve de son acceptabilité du point de vue de la santé et de l'environnement est très inquiétant. Dès 1978, Santé Canada avait cerné les lacunes importantes de l'information pour la compréhension du MMT. Je vais citer une évaluation du MMT faite en 1978 par Santé Canada, où il est dit ceci:

On ne connaît rien sur les effets de l'exposition chronique à de basses concentrations de manganèse sur des groupes particuliers comme les femmes enceintes, les enfants et ceux qui souffrent de troubles respiratoires mineurs.

[Français]

Malheureusement, presque vingt ans plus tard, il n'y a encore eu ni étude épidémiologique ni autre recensement sur l'exposition environnementale commanditée par le gouvernement fédéral. Le docteur Donna Mergler de l'Université du Québec à Montréal a entrepris, par contre, une étude de premier plan sur les effets du MMT sur la santé humaine. Son étude est commanditée non pas par Santé Canada, mais par l'Agence pour la protection environnementale des États Unis.

[Traduction]

Tandis que les travaux au Canada tirent de l'arrière, les données de recherche à l'échelle internationale continuent de montrer que le MMT pose des risques importants pour la population humaine.

Après avoir rédigé ce mémoire et l'avoir envoyé à votre greffière, j'ai mis la main sur une autre étude. Je tiens à vous la présenter. Il s'agit d'un article paru dans l'*American Journal of Industrial Medicine*, publié en janvier 1997. Il s'agit d'une étude

the health evidence looking specifically at the question of what happens to the U.S. if MMT is added to gasoline. What is the impact on the U.S. human population? It is a very interesting survey. It makes a number of points that I would like to reinforce.

The survey looks at more than 10 different studies of the impact of MMT or manganese exposure. We know manganese is a neurotoxin. The question is what happens if people get exposed to very little. We know what a lot does. What happens when they are exposed to a little over a long period of time? Ten different studies, taking different approaches to this question, came up with low-level neurotoxic effects that would not be as prominent and as pronounced as a Parkinson's-like tremor problem.

Page 111 of the study I have just given you talks about the fact that there is very good consistency in these results indicating that motor performance and memory — when you cannot remember something, think about MMT because it may have something to do with it — are affected by manganese exposure at levels too low to cause clinically evident toxicity.

We have some significant information here that low-level chronic exposure can be a problem. Health Canada was concerned early on about vulnerable groups in the population.

In this connection, the Sierra Club would like to associate itself with a brief you will hear tomorrow from the Learning Disabilities Association of Canada. We know that manganese-based gasoline additives are likely to have impacts similar to manganese itself. Manganese clearly is a neurotoxin. Scientists now understand that its effect on the brain is due to its impact on dopamine, a key brain chemical. Manganese easily crosses the placenta and is absorbed early in life.

In addition to concern about the impact on young children, we are also concerned about the impact on seniors. Manganese has been linked to premature aging of the brain.

The Sierra Club urges you to give swift passage to Bill C-29 so that, as quickly as possible, exposure of the Canadian public and the environment to this neurotoxin can end. We also recommend that this committee call on the government to bring forward an action under CEPA to ban MMT outright.

In that connection, I read this morning's *Globe and Mail* and disagree with the conclusion, although I respect the Assistant Deputy Minister of Environmental Canada, Mr. Clark, a great deal. I think that MMT is clearly toxic under the definition of CEPA. In addition to this bill, it would certainly clarify the situation if we had an outright ban under CEPA. This should have

sur les répercussions qu'aura pour la santé l'ajout du MMT à l'essence aux États-Unis. Quelles répercussions cela aura-t-il sur la population humaine de ce pays? C'est une étude très intéressante qui fait ressortir certains points sur lesquels j'aimerais insister.

Il s'agit d'un examen de dix études différentes effectuées sur les répercussions de l'exposition au MMT ou au manganèse. Nous savons que le manganèse est une neurotoxine. Il s'agit de savoir ce qui se passe lorsqu'on est exposé à de petites quantités de ce produit. Nous connaissons les répercussions lorsque la concentration est forte. Que se passe-t-il lorsque les gens sont exposés à une faible concentration de produits pendant longtemps? Dix études différentes, fondées sur une approche différente de la question, ont fait état d'effets neurotoxiques à faible niveau qui ne seraient pas aussi virulents et prononcés que les tremblements semblables à ceux de la maladie de Parkinson.

À la page 111 de l'étude que je viens de vous remettre, il est dit que presque tous les résultats indiquent que l'exposition au manganèse à des niveaux trop faibles pour provoquer une toxicité évidente sur le plan clinique a des répercussions sur la mobilité et la mémoire. Si vous avez un trou de mémoire, pensez au MMT car il y est peut-être pour quelque chose.

Nous disposons là d'une information importante selon laquelle l'exposition chronique à de basses concentrations du produit risque de poser problème. Santé Canada s'en était inquiété il y a déjà longtemps par rapport aux groupes les plus vulnérables de notre population.

À cet égard, le Sierra Club aimerait s'associer à l'exposé que vous entendrez demain de l'Association canadienne des troubles d'apprentissage. Nous savons que les additifs d'essence à base de manganèse auront fort probablement des répercussions semblables à celles du manganèse lui-même. On peut affirmer avec certitude que le manganèse est une neurotoxine. Les scientifiques comprennent maintenant que ses effets sur le cerveau sont dus à son influence sur la dopamine, un produit chimique important du cerveau. Le manganèse traverse facilement le placenta et est facilement absorbé dès les premiers stades de la vie.

En plus des préoccupations au sujet des répercussions sur les jeunes enfants, nous nous soucions également des effets sur nos aînés. Le manganèse a aussi été associé à un vieillissement prématuré du cerveau.

Le Sierra Club vous demande instamment d'adopter le projet de loi C-29 pour que le public et l'environnement canadien cessent le plus rapidement possible d'être exposés à cette neurotoxine. Nous recommandons également que votre comité demande au gouvernement de prendre des mesures aux termes de la LCPE pour interdire carrément le MMT.

À cet égard, j'ai lu l'article paru dans le *Globe and Mail* de ce matin et je ne suis pas d'accord avec sa conclusion, malgré le très grand respect que j'ai pour le sous-ministre adjoint d'Environnement Canada, M. Clark. À mon avis, le MMT est manifestement un produit toxique selon la définition de la LCPE. En plus de ce projet de loi, le fait d'interdire carrément le MMT aux termes de

the salutary effect of blunting any suggestion that the trade-related ban is in any way a protectionist measure.

We urge you on the strongest possible terms not to be lured into a "pollute now, repent later" approach. In that category, I put any letters you have received saying, "Let us study this for a while more before we do anything about it."

We do need to learn more about MMT. There is no question that it is not 100 per cent known how great the impact of MMT on the Canadian public and environment will be and has been.

However, one thing is clear: The Canadian public should not — to paraphrase U.S. EPA administrator Carol Browner's comments — be used as a laboratory to test the safety of MMT. The Canadian public has played that guinea pig role for 20 years now. It is in your hands to ensure that the irresponsible use of MMT in Canada comes to an end now.

Senator Buchanan: I should point out that Ms May and her parents are friends of mine from Nova Scotia. However, as far as politics and policies, it ends there.

Ms May: We tend to disagree.

Senator Buchanan: I am interested in the policy of the Sierra Club of Canada. As I understand your comments, there have been no studies to indicate whether MMT is a danger in Canada.

Ms May: There has been some good research, and there is good research under way by Dr. Donna Murgler who is a neurotoxicologist in Quebec. We have many suggestive studies which would make us concerned that this is probably causing some damage to the human population. When no one does any studies, it is hard to assert exactly how much damage has been caused.

Senator Buchanan: That is my point. You believe that MMT causes environmental problems and health problems for the people of Canada.

Ms May: That is right.

Senator Buchanan: The Health Canada study was a rather comprehensive one. It concluded that the use of MMT in gasoline does not represent a health risk to any segment of the Canadian population.

Ms May: The Health Canada study is flawed. It is out of step with much of the work being done internationally. This is actually a core part of the problem with the Canadian regulatory response to MMT. Health Canada allowed the use of MMT initially knowing that they had big data gaps. They have never addressed those gaps.

Unfortunately, my experience as an environmentalist with Health Canada over the years has been that, once they have taken a position to allow the Canadian public and the Canadian environment to be exposed to something, they tend to lock themselves into defending that product.

la LCPE permettrait sans nul doute de clarifier la situation. Cela aurait pour effet salutaire d'éliminer tout argument voulant que l'interdiction visant les importations soit de nature protectionniste.

Nous vous prions ardemment de ne pas vous laisser entraîner dans un processus de «polluer maintenant, se repentir plus tard». Cela vaut également pour toutes les lettres que vous avez reçues et dont les auteurs vous disent: «Étudions encore la question avant de prendre une décision».

Il nous faut en apprendre davantage au sujet du MMT. Il ne fait aucun doute qu'on ne connaît pas la totalité des répercussions du MMT sur le public et l'environnement canadien.

Toutefois, une chose est claire: le public canadien ne doit pas — pour paraphraser l'administratrice de l'EPA des États-Unis, Carol Browner — servir de laboratoire pour vérifier l'innocuité du MMT. Le public canadien sert de cobaye depuis maintenant 20 ans. Il vous incombe de mettre fin dès maintenant à l'utilisation irresponsable du MMT au Canada.

Le sénateur Buchanan: Je voudrais signaler que Mme May et ses parents sont de Nouvelle-Écosse et comptent parmi mes amis. Cette amitié s'arrête toutefois à la chose politique.

Mme May: Nous sommes généralement en désaccord.

Le sénateur Buchanan: Je m'intéresse à la politique du Club Sierra du Canada. Je retiens de vos propos qu'aucune étude ne permet de dire si le MMT est un danger au Canada.

Mme May: Il y a eu de bons travaux de recherche et il y en a encore, notamment par Mme Donna Murgler, qui est une neurotoxicologue du Québec. Sur la foi de nombreuses études, nous avons des raisons de penser que cela cause probablement certains dommages parmi la population. Quand personne ne fait d'études, il est difficile de préciser exactement l'ampleur des dommages.

Le sénateur Buchanan: C'est bien ce que je dis. Vous croyez que le MMT cause des problèmes environnementaux et des problèmes de santé pour les Canadiens.

Mme May: En effet.

Le sénateur Buchanan: L'étude de Santé Canada était assez approfondie. Sa conclusion était que l'utilisation du MMT dans l'essence ne constitue pas un risque pour la santé d'une partie quelconque de la population canadienne.

Mme May: L'étude de Santé Canada est mal faite. Elle ne concorde pas avec la plupart des travaux qui se font dans le monde. En fait, c'est un problème fondamental de la réglementation canadienne du MMT. Santé Canada a autorisé l'utilisation du MMT initialement en sachant que leurs données comportaient de graves lacunes. Ils n'ont jamais rien fait pour remédier à ces lacunes.

Malheureusement, mon expérience à titre d'environnementaliste dans mes contacts avec Santé Canada au fil des années m'apprend qu'une fois qu'ils ont pris position, permettant que le public canadien et l'environnement canadien soient exposés à un produit, ils ont tendance à se retrancher dans leurs positions et à défendre ce produit coûte que coûte.

They have been prepared to say that MMT should be removed from use in Canada because of the impact on the on-board diagnostic equipment of the automobile. They have made an error not to also say it is a significant danger to human health and a neurotoxin.

Senator Buchanan: If you are saying this, then you are contradicting the policy of the Sierra Club of Canada, as I understand it. You are saying that, in effect, we in Canada should rely on foreign reports and studies rather than doing our own. That is not Sierra Club policy. Your policy is that we should do our own studies in Canada to determine effects on environmental problems in Canada.

Ms May: I would be more than happy to see Health Canada, once MMT is banned, do an epidemiological study surveying whether various segments of the population in Canada, as compared to control groups elsewhere who have not been exposed to MTT, show any kinds of discernible neural-behavioural problems such as those identified in the studies cited in the report which I distributed.

In the absence of appropriate action in Canada, we will take relevant health studies where we find them.

Senator Buchanan: I know you are aware that, in Canada, there has been no comprehensive environmental study by the department on MMT.

Ms May: Environment Canada has done a survey which assured them that the events as related by the car manufacturers were in fact happening and that increased air pollution was resulting from the use of MMT.

Senator Buchanan: That is not what we were told. We were told that Environment Canada did not carry out, nor were they asked to carry out, an environmental assessment on the use of MMT.

Ms May: They did not carry out an environmental assessment; that is correct.

Senator Buchanan: Do you believe that they should have done that?

Ms May: Before MMT was introduced into the marketplace, there should have been a thorough health study assessing the impacts on vulnerable groups. At the same time, they should have assessed whether there would be an environmental impact. Those things were not done. The government has responded appropriately, since introducing Bill C-29, in order to get MMT out of use.

Senator Buchanan: Is that so, even without an environmental study?

Ms May: I have never known government to move hastily to get rid of a chemical which has a significant lobby behind it.

Senator Buchanan: How do you justify that stance with the fact that the Sierra Club has, in the past, been a strong proponent of environmental assessments? Just last month the Sierra Club filed a lawsuit against the Government of Canada over the sale of CANDU reactors to China because no environmental assessment was completed. In fact, you are quoted in a press release as hoping

Ils sont disposés à dire qu'il faut interdire l'utilisation du MMT au Canada à cause de son effet sur l'équipement de diagnostic à bord des véhicules automobiles. Ils ont commis une erreur en n'admettant pas que ce produit est également une neurotoxine qui pose un danger considérable pour la santé humaine.

Le sénateur Buchanan: Si vous dites cela, alors vous contredisez la politique du Club Sierra du Canada, d'après ce que je comprends. Vous dites que nous, au Canada, nous devrions nous fier aux rapports et études faits à l'étranger, plutôt que de faire nos propres recherches. Ce n'est pas conforme à la politique du Club Sierra. D'après votre politique, nous devons faire nos propres recherches au Canada pour cerner les effets des problèmes environnementaux au Canada.

Mme May: Je serais très heureuse que Santé Canada, une fois que le MMT aura été interdit, fasse une étude épidémiologique pour vérifier si l'on peut discerner dans diverses parties de la population canadienne, en comparaison de groupes témoins d'ailleurs qui n'ont pas été exposés au MMT, divers problèmes neurocomportementaux comme ceux mis au jour dans les études citées dans le rapport que j'ai distribué.

En l'absence de recherche pertinente au Canada, nous nous tournons vers les études sur la santé qui ont été faites ailleurs.

Le sénateur Buchanan: Je sais que vous savez qu'au Canada, le ministère n'a fait aucune étude environnementale exhaustive sur le MMT.

Mme May: Environnement Canada a fait une étude qui leur a donné l'assurance que les événements décrits par les fabricants d'automobiles étaient bien réels et que l'accroissement de la pollution atmosphérique était attribuable à l'utilisation du MMT.

Le sénateur Buchanan: Ce n'est pas ce qu'on nous a dit. On nous a dit qu'Environnement Canada n'avait pas fait d'évaluation environnementale de l'utilisation du MMT et qu'on ne lui avait pas demandé d'en faire.

Mme May: Ils n'ont pas fait une évaluation environnementale; c'est exact.

Le sénateur Buchanan: Croyez-vous qu'ils auraient dû le faire?

Mme May: Avant que le MMT ne soit introduit sur le marché, il aurait fallu faire une étude approfondie pour en évaluer les répercussions sur la santé de groupes vulnérables. En même temps, on aurait dû évaluer les répercussions environnementales. Rien de cela n'a été fait. Le gouvernement a réagi comme il le fallait en présentant le projet de loi C-29 pour interdire le MMT.

Le sénateur Buchanan: Vraiment, même en l'absence d'une étude environnementale?

Mme May: Je n'ai jamais vu un gouvernement se dépêcher d'interdire un produit chimique qui est appuyé par un groupe de pression.

Le sénateur Buchanan: Comment justifiez-vous cette position, compte tenu du fait que, dans le passé, le Club Sierra a préconisé fermement des évaluations environnementales? Encore le mois dernier, le Club Sierra a intenté une poursuite contre le gouvernement du Canada relativement à la vente de réacteurs CANDU à la Chine parce qu'aucune évaluation environnementale

for a successful case to compel the federal government to undertake comprehensive environmental assessments in this and other similar projects.

Your position there is certainly that, in matters affecting the environment, there should be a complete environmental assessment before legislation or policies are passed.

Ms May: If I can clarify, the Canadian Environmental Assessment Act would not apply or require an assessment prior to Bill C-29 being passed and prior to a decision being made to remove MMT from use. We are suing because the Canadian Environmental Assessment Act compelled certain ministers to do certain things that they did not do. No one in the MMT situation has broken the law or avoided an environmental assessment which would ordinarily have been required under the Environmental Assessment Act.

Senator Buchanan: You have spoken about environment and health. Why is this bill a trade bill and not under the environment act?

Ms May: I think that is because Health Canada has done a terrible job on this file. I suspect that, at one point, Minister Copps realized there were significant environmental reasons why MMT should be out of use in Canada. It would compromise air quality. She could not get the support of the health minister due to bad advice from bureaucrats in Health Canada. That is my honest view. I think CEPA would have been a better route, but the bill is before you, having passed through the House of Commons.

Despite what I think is a circuitous route to doing the right thing, you must follow through and ensure that the right thing is done and that Bill C-29 is passed.

Senator Buchanan: If the federal government is sincere in saying that MMT is an environmental problem and a health problem, should they have introduced this as an environment bill under the environment act, rather than as a trade bill?

Ms May: I agree with you. If you could start over, that should be done, but I urge you not to start over. That falls into my "pollute now, repent later" category. We do not want MMT continually discharged into the atmosphere.

Senator Buchanan: If I were to tell that you a comprehensive study, if accepted by the two opposing sides here, would be done under the auspices of Environment Canada and would be done as quickly as possible and that CPPI have agreed to abide by that decision, would you agree there should be an environmental assessment before this bill passes?

n'avait été faite. En fait, d'après le communiqué, vous espérez avoir gain de cause, de manière à obliger le gouvernement fédéral à entreprendre une évaluation environnementale complète dans ce dossier et dans d'autres projets semblables.

À n'en pas douter, votre position est que, dans tout le dossier mettant en cause l'environnement, il faut faire une évaluation environnementale complète avant d'adopter un projet de loi ou d'appliquer une politique.

Mme May: Je voudrais apporter une précision. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne s'applique et n'exige pas qu'une évaluation soit faite avant l'adoption du projet de loi C-29 et avant que la décision soit prise d'interdire le MMT. Nous intentons des poursuites parce que certains ministres n'ont pas fait certaines choses qu'ils étaient tenus de faire aux termes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Dans le dossier du MMT, personne n'a enfreint la loi ni éviter de faire une évaluation environnementale qui aurait été ordinairement obligatoire aux termes de la Loi sur l'évaluation environnementale.

Le sénateur Buchanan: Vous avez parlé d'environnement et de santé. Pourquoi ce projet de loi est-il dans le domaine des échanges commerciaux, et non pas aux termes de la Loi sur l'environnement?

Mme May: Je pense que c'est parce que Santé Canada a très mal manœuvré dans ce dossier. Je soupçonne qu'à un moment donné, la ministre Copps s'est rendu compte qu'il y avait d'importantes raisons environnementales d'interdire le MMT au Canada. Ce produit nuit à la qualité de l'air. Elle n'a pu obtenir l'appui du ministre de la Santé, à cause des mauvais conseils que les fonctionnaires de Santé Canada ont prodigués à ce dernier. Je suis convaincu de cela. Je crois qu'il eut été préférable d'invoquer la LCPE, mais vous êtes saisi du projet de loi qui a maintenant été adopté par la Chambre des communes.

Même si je crois que l'on a emprunté un chemin tortueux pour faire ce qu'il fallait, vous devez à votre tour emprunter le même chemin et veiller à faire ce qu'il faut en adoptant le projet de loi C-29.

Le sénateur Buchanan: Si le gouvernement fédéral est sincère quand il dit que le MMT est problématique pour l'environnement et pour la santé, n'aurait-on pas dû présenter cette mesure sous forme de projet de loi environnemental, en invoquant la Loi sur l'environnement, plutôt que comme un projet de loi commercial?

Mme May: Je suis d'accord avec vous là-dessus. Si vous pouviez tout recommander du début, c'est ce qu'il faudrait faire, mais je vous exhorte à ne pas tout recommencer du début. À mes yeux, cela tombe dans la catégorie du dicton «Polluons maintenant, repentons-nous plus tard». Nous ne voulons pas que l'on continue de rejeter du MMT dans l'atmosphère.

Le sénateur Buchanan: Si je vous disais qu'une étude approfondie, à supposer que les deux parties en présence donnent leur accord, serait faite sous les auspices d'Environnement, qu'elle serait faite le plus vite possible et que l'ICPP a convenu d'accepter cette décision, donneriez-vous votre accord pour que l'on fasse une évaluation environnementale avant d'adopter ce projet de loi?

Ms May: No, and I will tell you why. A poison is being added to our gasoline. A poison is reaching children every day. The legislative process of this country grinds slowly. I want to see MMT out of gasoline as quickly as possible.

Senator Buchanan: That is your opinion, but Health Canada says it is not a hazard to health. Let us clarify.

Ms May: Both Environment and Health agree it is a hazard to the environment. There is no question there within the federal system. The response they have taken is due to the impact that MMT has on the inner workings of the diagnostics systems of cars.

Senator Buchanan: Why do you suppose that eight of ten provincial ministers of the environment oppose passage of this bill at the present time until there is a comprehensive environmental assessment conducted?

Ms May: They must be unaware of the evidence pointing to the significant health and environmental problems.

Senator Buchanan: They have been given all the evidence.

Senator Adams: Ms May, what is the membership of the Sierra Club of Canada?

Ms May: At this point, we have 4,000 members across Canada in chapters and groups located right across the country.

Senator Adams: Is your head office in Ottawa?

Ms May: Yes.

Senator Adams: Do you have some information as to the mammals which are affected by MMT?

Ms May: I do not recall that part of my testimony, but MMT as a neurotoxin in humans would also be a neurotoxin in any mammal or animal. The brain chemistry is the same. The major environmental impact is not so much in wildlife as the impact of the increased air pollution which occurs because the cars are polluting more than they otherwise would be.

Senator Adams: In the last few days, we have heard witnesses say that we do not have any proof that MMT is affecting health. Oil distributors and car manufacturers say it is only a problem with equipment. However, you are concerned about the environmental effects of MMT?

Ms May: The studies would show the increases in carbon monoxide and other emissions because the diagnostic equipment fails. As a result, the pollution control devices are compromised. There is a clear environmental risk from the use of MMT.

It is difficult to be told that you must have 100-per-cent proof that a substance is dangerous. Ethyl Corporation added lead to gas for 60 years or more, and the evidence kept mounting that it was compromising and ruining the lives of children. The lead that got

Mme May: Non, et je vais vous dire pourquoi. On ajoute un poison à notre essence. Nos enfants sont exposés à un poison tous les jours. Le processus législatif de notre pays est très lourd. Je veux que le MMT soit retiré de l'essence le plus vite possible.

Le sénateur Buchanan: C'est votre opinion, mais Santé Canada dit que ce n'est pas dangereux pour la santé. Tirons cela au clair.

Mme May: Environnement Canada et Santé Canada sont d'accord pour dire que c'est dangereux pour l'environnement. Il n'y aucun doute là-dessus l'appareil fédéral. Si l'on a décidé d'agir, c'est à cause de l'effet du MMT sur les dispositifs de diagnostics à bord des voitures.

Le sénateur Buchanan: Pourquoi, à votre avis, huit ministres provinciaux de l'environnement sur dix s'opposent à l'adoption de ce projet de loi tant que l'on n'aura pas effectué une évaluation environnementale complète?

Mme May: Je suppose qu'ils ne sont pas au courant des faits qui donnent à penser que ce produit cause d'importants problèmes sur le plan de la santé et de l'environnement.

Le sénateur Buchanan: On leur a remis tous les faits.

Le sénateur Adams: Madame May, combien de membres compte le Club Sierra du Canada?

Mme May: À l'heure actuelle, nous avons 4 000 membres d'un bout à l'autre du Canada, dans des sections et des groupes situés aux quatre coins du pays.

Le sénateur Adams: Votre siège social est-il à Ottawa?

Mme May: Oui.

Le sénateur Adams: Avez-vous des renseignements sur les mammifères qui sont affectés par le MMT?

Mme May: Je ne me rappelle pas ce passage de mon témoignage, mais si le MMT agit comme neurotoxine chez l'humain, il en fait de même chez tout mammifère ou animal. La chimie du cerveau est la même. La principale répercussion environnementale ne se fait pas sentir tellement sur la faune, mais plutôt sous forme d'une augmentation de la pollution atmosphérique attribuable au fait que les voitures polluent plus qu'elle ne le feraient autrement.

Le sénateur Adams: Ces derniers jours, nous avons entendu des témoins dire que nous n'avons aucune preuve nous permettant d'affirmer que le MMT nuit à la santé. Les distributeurs pétroliers et les fabricants de voitures, disent que c'est uniquement un problème d'équipement. Pourtant vous vous inquiétez de l'effet environnemental du MMT?

Mme May: Les études montrent qu'il y a augmentation des émissions de monoxyde de carbone et d'autres émissions quand l'équipement de diagnostic tombe en panne. Il en résulte que les dispositifs antipollution ne peuvent plus fonctionner normalement. Il est clair que l'utilisation du MMT pose un risque pour l'environnement.

Nous trouvons difficile de nous faire dire qu'il faut prouver catégoriquement, sans l'ombre d'un doute, qu'une substance est dangereuse. La société Ethyl a ajouté du plomb dans l'essence pendant 60 ans ou plus, alors même que les preuves s'accumu-

into children's brains meant they did not learn as well. Their intellectual capacity was compromised for the rest of their lives. All the time that evidence mounted, we heard the same argument: There is no real proof that lead in gas is all that dangerous or that taking lead out of gas would make that much difference for children.

Since lead in gas has been taken out, the blood lead levels of children has dropped. This has made a major impact in terms of the capacity of children to experience their full intellectual potential.

We are in the same ballpark with MMT. We know it is a neurotoxin. We know that it has serious effects when it is used on lab animals. We know that it has effects occupationally. We know that the studies looking at chronic low level exposure give us cause for worry.

Do we turn a blind eye to those studies and say, "Since we are not sure, it is probably all right," or do we say, "All the evidence points to a significant neurotoxic effect, so we ought to be careful about exposing the entire human population — and particularly vulnerable groups like pregnant women, young children, the elderly, asthmatics and people with respiratory illnesses — to this particular substance, especially when alternatives are available"?

Senator Whelan: The brief is quite short and informative, and I congratulate Elizabeth May for her presentation.

How many of your members have the same information you gave us today?

Ms May: All of them. We make our information available on our web page on the Internet so that we are able to keep in touch with our members.

Senator Whelan: Does that include my niece in Manitoba?

Ms May: His niece in Manitoba is one of the members of the board. She is my boss.

Senator Whelan: I have one other question. Have you made representations to Ethyl Corporation about the ad they used in the United States?

Ms May: No.

Senator Whelan: You have not. When did you become aware of this?

Ms May: The Environmental Defence Fund in the U.S. is the primary group we work with on this. They are Washington-based. They have had conversations with them.

Both ends are being played against the middle by Ethyl Corporation. They are telling Canadians we should use MMT because it is now proclaimed safe in the U.S., and they are telling people in the States that everyone in Canada loves it. Neither case

laient que cela compromettait la vie des enfants. Le plomb qui s'est retrouvé dans le cerveau des enfants les a empêchés de bien apprendre. Leurs capacités intellectuelles en ont été diminuées pour le reste de leur vie. Pendant que les preuves s'accumulaient, on nous répétait le même argument: rien ne prouve que le plomb dans l'essence soit tellement dangereux ou que le fait de supprimer le plomb de l'essence ferait une grande différence pour les enfants.

Depuis que l'on a retiré le plomb de l'essence, le niveau de plomb dans le sang des enfants a baissé. Cela a eu d'importantes répercussions sur le plan de la capacité des enfants à réaliser pleinement leur potentiel intellectuel.

Avec le MMT, nous sommes dans la même situation. Nous savons que c'est une neurotoxine. Nous savons que ce produit a des effets graves sur les animaux de laboratoire. Nous savons qu'il a des effets sur des groupes professionnels. Nous savons que les études portant sur une exposition chronique de faible niveau nous donne des raisons de nous inquiéter.

Devons-nous fermer les yeux sur ces études et dire «comme nous ne sommes pas sûrs, il n'y a probablement pas de problème», ou bien devons-nous plutôt dire «tous les éléments de preuve tendent vers un effet neurotoxique important, nous devons donc être prudents et ne pas exposer toute la population, et particulièrement des groupes vulnérables comme les femmes enceintes, les jeunes enfants, les vieillards, les asthmatiques, les gens qui ont des maladies respiratoires, à cette substance particulière, surtout quand il existe des produits de remplacement»?

Le sénateur Whelan: Le mémoire est très bref et instructif et je félicite Elisabeth May de son exposé.

Combien de vos membres disposent des mêmes renseignements que vous nous avez donnés aujourd'hui?

Mme May: Tous. Notre information est disponible sur Internet, de sorte que nous gardons le contact avec nos membres.

Le sénateur Whelan: Cela comprend-il ma nièce, au Manitoba?

Mme May: Votre nièce, au Manitoba, siège au conseil d'administration. Elle est ma patronne.

Le sénateur Whelan: J'ai une autre question. Avez-vous fait des démarches auprès de la société Ethyl au sujet de la publicité diffusée par cette compagnie aux États-Unis?

Mme May: Non.

Le sénateur Whelan: Vous ne l'avez pas fait. Quand avez-vous pris connaissance de cela?

Mme May: L'Environmental Defence Fund des États-Unis est le groupe principal avec lequel nous travaillons dans ce dossier. C'est une organisation basée à Washington et elle a eu des entretiens avec les représentants de cette compagnie.

La société Ethyl joue sur les deux tableaux. Elle dit aux Canadiens qu'ils devraient utiliser le MMT parce que ce produit a maintenant été déclaré sûr et sans danger aux États-Unis, et elle dit aux Américains que tout le monde au Canada adore ce produit.

is as they present it. Both countries are on the verge of ensuring it is never used again.

Senator Whelan: Dr. Landrigan appeared on my radio program. He is an expert, knowledgeable person on this. Who else have you contacted?

Ms May: We have been in touch with Dr. Landrigan and Dr. Needleman's office. I forgot to mention I photocopied the *New York Times* article that Drs. Landrigan and Needleman had as an opinion piece.

Dr. Landrigan speaks of this as déjà vu all over again. We have a neurotoxins like lead and MMT. The history feels very similar for people who fought the issue of lead in gasoline for years.

Senator Whelan: Will the papers Ms May submitted today be appended to our report?

The Chairman: We can certainly have them placed in with our proceedings. The Clerk has a copy of them.

Senator Whelan: It is most important that this be added. They were saying the same things in this ad back in 1924, namely that this substance will not harm people.

The Chairman: Senator Whelan, if we do that, we should say that everything that has been submitted to us should be part of the record, not just one piece of paper. In fairness, if we have motions submitting some aspects of the record, everything we receive should be part of the record. If you would not mind making a motion to that effect, that would be appropriate.

Senator Whelan: I would suggest that, yes.

Senator Kenny: We are talking tonnes here, Mr. Chairman.

The Chairman: I want the committee's work to be balanced. I do not want one piece of paper left hanging out there.

Senator Kenny: I understand the principle, and it is a good one.

The Chairman: We will come back to that in a moment.

Senator Cochrane: You have made some serious accusations about the detrimental effect this will have on pregnant women and children. You have said that it will cause brain damage and so on.

In Canada, we rely on Health Canada and Environment Canada for evidence in these matters. These are the people who analyze all the factors and make conclusions.

Health Canada says that MMT has no adverse effect on the Canadian population. Environment Canada says that MMT is a non-toxic substance.

Ms May: The definition of "toxic" under CEPA is that it constitutes or may constitute a danger to human life or health. Given the medical studies and the opinion of experts around the world, I think MMT fits that definition.

Dans les deux cas, la réalité n'est pas telle qu'elle la présente. Dans les deux pays, on est sur le point de garantir que ce produit ne sera plus jamais utilisé.

Le sénateur Whelan: M. Landrigan est passé à mon émission de radio. C'est un expert en la matière. Avec qui d'autre avez-vous communiqué?

Mme May: Nous avons été en contact avec M. Landrigan et avec le bureau de M. Needleman. J'ai oublié de dire que j'ai photocopié l'article du *New York Times* dans lequel MM. Landrigan et Needleman ont exprimé leur opinion là-dessus.

M. Landrigan dit qu'il a une impression de déjà vu dans ce dossier. Le plomb et le MMT sont tous deux des neurotoxines. Ceux qui ont livré le combat pour interdire le plomb dans l'essence il y a des années ont l'impression de revenir en arrière.

Le sénateur Whelan: Les documents que Mme May nous a remis aujourd'hui seront-ils annexés à notre compte rendu?

Le président: Nous pouvons assurément les faire annexer à notre compte rendu. Le greffier en a copie.

Le sénateur Whelan: Il est de la plus haute importance de le faire. On disait exactement la même chose dans cette annonce publiée en 1924, à savoir que cette substance ne fera pas de tort aux gens.

Le président: Sénateur Whelan, si nous le faisons, nous devrions dire que tout ce qui nous a été remis fera partie du compte rendu, pas seulement un document. En toute justice, si nous avons des motions proposant d'ajouter certains documents au compte rendu, il faudrait que tout ce qui nous est remis fasse partie du compte rendu. Si vous voulez présenter une motion en ce sens, cela irait.

Le sénateur Whelan: J'en fais la proposition, oui.

Le sénateur Kenny: Monsieur le président, cela fait des tonnes de documents.

Le président: Je veux que le comité soit impartial. Je ne veux pas un seul bout de papier qui soit laissé de côté.

Le sénateur Kenny: Je comprends le principe et il est valable.

Le président: Nous y reviendrons dans un instant.

Le sénateur Cochrane: Vous avez porté de graves accusations quant à l'effet nuisible de ce produit sur les femmes enceintes et les enfants. Vous avez dit que cela causera des dommages au cerveau, et cetera.

Au Canada, nous faisons confiance à Santé Canada et à Environnement Canada pour nous éclairer dans ces dossiers. Les spécialistes de ces ministères analysent tous les facteurs et tirent des conclusions.

Santé Canada dit que le MMT n'a aucun effet délétère sur la population canadienne. Environnement Canada dit que le MMT est une substance non toxique.

Mme May: La définition de «substances toxiques» aux termes de la LCPE est que la substance peut constituer un danger pour la vie ou la santé humaine. Étant donné les études médicales et l'opinion des experts du monde entier, je pense que le MMT correspond à cette définition.

I do not want to sound totally critical of our government. Environment Canada and Health Canada both support this legislation, as does the Sierra Club. We urge you to pass it as quickly as possible. However, with regard to whether it is safe, the Health Canada study does not say that it has not had impacts on the Canadian population because they did not do an epidemiological survey.

Senator Cochrane: I am sure that Environment Canada must use the same definition of "toxic" as you do.

Ms May: Jurisdiction under the Environmental Protection Act is shared jointly between the Minister of the Environment and the Minister of Health. If it had been entirely under the jurisdiction of the Minister of the Environment, a different definition might have been used.

Senator Buchanan: You were involved in putting it together.

Ms May: I like to think so.

The Chairman: Thank you very much for your evidence.

Ms May: I appreciate your forbearance, and I hope you will give the bill swift passage.

The Chairman: Senator Whelan, would you accept that rather than printing all of this, in an effort to save costs, we simply keep it in the archives?

Senator Whelan: Yes, that is fine.

The committee adjourned.

Je ne veux pas donner l'impression que je suis entièrement négative à l'endroit de notre gouvernement. Environnement Canada et Santé Canada appuient tous deux cette mesure, tout comme le Club Sierra. Nous vous exhortons à l'adopter le plus rapidement possible. Toutefois, pour ce qui est de savoir si c'est sûr, l'étude de Santé Canada ne dit pas que le produit n'a pas eu d'incidences sur la population canadienne, parce que l'on n'a pas fait d'enquête épidémiologique.

Le sénateur Cochrane: Je suis sûr qu'Environnement Canada doit utiliser la même définition que vous du mot «toxique».

Mme May: Aux termes de la Loi sur la protection de l'environnement, le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont tous deux collectivement responsables du dossier. Si cela relevait exclusivement du ministre de l'Environnement, une définition différente aurait pu être appliquée.

Le sénateur Buchanan: Vous avez contribué à l'élaboration de cette loi.

Mme May: J'aime à le croire.

Le président: Je vous remercie beaucoup de votre témoignage.

Mme May: Je vous suis reconnaissante de votre indulgence et j'espère que vous adopterez rapidement ce projet de loi.

Le président: Sénateur Whelan, afin de réduire les coûts, accepteriez-vous, au lieu d'imprimer tout cela, que nous le conservions tout simplement aux archives?

Le sénateur Whelan: Oui, c'est très bien.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
Ottawa, Canada K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

Ethyl Canada Incorporated:

David Wilson, President, Ethyl Canada, Mississauga;
C Hicks, Vice President, Ethyl Canada and Vice-President,
Government Relations, Ethyl Corporation, Washington,
D.C.;
Dr. D.R. Lynam, Vice-President, Air Conservation, Ethyl
Corporation, Richmond, VA;
Dr. J.W. Roos, Manager Fuels, Research and Development,
Ethyl Corporation, Richmond, VA.

Consumers' Cooperative Refineries Limited:

Ed Klassen, President;
Bud Dahistrom, Senior Vice President, Refining.

Sierra Club of Canada:

Elizabeth May, Executive Director.

De Ethyl Canada Incorporated:

David Wilson, président, Ethyl Canada, Mississauga;
C. Hicks, vice-président, Ethyl Canada et vice-président,
Relations gouvernementales, Ethyl Corporation,
Washington (D.C.);
M. D.R. Lynam, vice-président, Air Conservation, Ethyl
Corporation, Richmond, VA;
M. J.W. Roos, Manager Fuels, Research and Development,
Ethyl Corporation, Richmond, VA.

De Consumers' Cooperative Refineries Limited:

Ed Klassen, président;
Bud Dahlstrom, vice-président principal, Raffinage.

Du Sierra Club du Canada:

Elizabeth May, directrice générale.

